KOKU-FAN
$5.00 november 1980
航空ファン 11
●ファーンボロエアショー速報
●超音速ジェット機の夜明け・F-84
MODELLING MANUAL・F-105
HL
096

80年7月12日，カリフォルニア州ジョージ空軍基地のエプロンは異様な熱気に包まれていた

PHOTO ROBERT P. MORRISON

1980年7月12日，この日はジョージ空軍基地の35TFW，562TFSにとって，忘れえぬ日となるだろう。1958年の初就役以来，23年もの間第1線にあったF-105 'Thud'はこの日を最後に現役を去った。その退役を記念するセレモニーが，ジョージ基地において行なわれたのだ。会場にはTACに残った最後のワン・オー・ファイブ・スコードロン，562TFSのF-105Gを中心に，予備役や州航空隊に残る7個飛行隊が一堂に会し，地上展示に，フライト・ディスプレーにとこのセレモニーに花を添えた。このジョージ空軍基地とF-105の関わりは古く，1962年までさかのぼることができる。この年から翌々年まで355TFWが訓練を行なったからだ。388TFWはマッカーノー基地へ移動，ベトナム戦に参加するわけだが，ジョージはその間ファントム・タウンに変貌する。F-105がふたたびジョージへ戻ってくるのはベトナムの戦火が遠のく1972年7月まで待たなければならない。マッカーノーの23TFWの解隊にともない，ジョージの35TFWがワイルド・ウィールズ任務を機体ともども引き継いだためだ。こうして配備されたF-105Gも，1979年には561TFSが機種改変され，ついにこの日を迎えることになった。Farewell Thud！ Good-Luck One-Oh-Five!!

PHOTO ROBERT P. MORRISON

ジョージ空軍基地に集うThud達 手前は円陣を組むように展示されたF-105。F-105BからGに至る各バージョンが1機ずつ展示されていた。

Not only for the 562nd Tactical Fighter Squadron but for the entire United States Air Force, 12 July 1980 became a special day. The last of F-105s

stepped off the active duty service of George AFB, Calif. Where the first One-oh-Five arrived in September 1962. For the past 23 years the Thud carved out a remarkable niche in the history of Air Force fighter aircraft and a lot to be remembered for admirers.

PHOTO ROBERT P. MORRISON

⬆地上展示されたAFRES, 506TFG, 466TFSのF-105B-20-RE(57-5638)。機種改変間近かとはいえ、22年目の超ベテランF-105Bを持つ飛行隊がANGとAFRESに各1個ある。わずか77機しか生産されなかったことを考えあわせれば驚くべき長寿機といえるが、ベトナム戦の主力がD型だったこともあり、消耗が比較的少なかったのも幸運だった。

⬇同じく地上展示のF-105F-1-RE(63-8365)。こちらはオクラホマ州ティンカー空軍基地から飛来した機体で、507TFG, 465TFSの所属機。このF-105Fは複座の練習型だが、昨年には唯一の転換訓練部隊であったカンサスANGの127TFTSがF-4Cに機種改変したため、現在は慣熟訓練や連絡用としてわずかに使用されているのみである。

PHOTO ROBERT P. MORRISON

➡フライト・ディスプレーに参加した466TFSのF-105B(上)とF-105D(下)。ニュージャージーANG，108TFW，141TFS(現在F-4Dに機種改変中)とともに，米空軍に残った最後のサッド・ブラボー・スコードロンだが，ごらんのようにF-105Dへの世代交替が順次行なわれていることがよくわかる。

↘今回のセレモニーの主役である35TFW，562TFSのF-105G-1-RE(63-8303)。退役後のF-105Gと562TFSにも興味のわくところだが，先輩格の561TFSが昨年F-105Gを退役させた際，部隊そのものはF-4Eを装備して561TFTSとなり，機体はジョージアANGへ移管した経過を見ると，562も同じ道をたどるものと思われる。

⬇展示機の中で，ひときわ異彩を放った457TFSのF-105D-15-RE"サンダースティックII"(61-096)。ARN-92ロラン航法装置とGAVRS(ジャイロ姿勢・方位指示セット)を内蔵するハンプバックと，下面にまでまわりこんだオーバーオール・カムフラージュにより，ひときわ精悍さを増している。"マイティ・サッド"の面目躍如といったところだ。

PHOTO FRANK B. MORMILLO

PHOTO ROBERT F. MORRISON

K B. MORMILLO.

ラインアップしたThud。BからGまで並べてみると、尾翼の形も微妙に異なっているのがわかる。手前から465TFSのF-105D, NJ ANG, 141TFSのF-105B, 457TFSのF-105D T スティックIIとF-105F, 526TFSのF-105G, バージニアANG, 192TFG, 149TFSのF-105D, ジョージアANG, 116TFW, 128TFSのF-105Gの順。後方には35TFW, 39TFTSのF-4Gがラインアップしている。

ジョージアAFBのゲート・ガーディアン、F-105G"SAM SLAYER"(62-4416)

PHOTO ROBERT P MORRISON

141TFS/F-105B-10-RE(57-5839)　PHOTO ROBERT P MORRISON

PHOTO ROBERT P MORRISON

PHOTO FRANK B MORMILLO

リザードのF-16B

米空軍は今年6月，3週にわたりリザード・スキムのF-16Bをテストした

テストは6月上旬からF-16タウンであるユタ州のヒル空軍基地とワシントン州のマッコード空軍基地で行なわれ，2機のF-16B（388TFW，34TFS）に対し，空中の要撃機またはヘリ，そして地上からムービーおよびスチールによる撮影が行なわれた。テスト機が施したリザード（とかげ）・スキムは，別名"ヨーロピアン・ワン"と呼ばれる緑系のオーバーラル・カムフラージュで，A-10をはじめ，USAFEのOV-10やO-2などにも使用されている。またMACのC-141も試験的に施している。使用色はグリーン2色（FS.34102と34092，34102はTACスタンダード・スキムのミディアムグリーン）とダークチャコールグレイ（FS.36118，F-16制式迷彩の濃いほうのグレイ）。元来，このリザード・スキムは，森林の多いヨーロッパでの近接支援機用に開発され，低空飛行時の空対空あるいは地対空の低目視性をねらったもの。多目的戦闘機を目ざす複座型F-16Bにとっては当然必要となってくるカムフラージュなわけだ。この迷彩が採用された場合，F-16は部隊のミッションにより，グレイ系の制空迷彩とこのリザードの2本立てとなるであろうことは想像に難くない。なおこのテストで撮影されたフィルムは現在，TACの手によって評価試験を受けているが，近日中にはその結果が出るだろう。マニアとしては待ち遠しいかぎりだ。

In early June, the evaluation on Lizzard scheme on a couple of F-16Bs wald at both Hill AFB, Utach and McChord AFB, Washington. The camouflage also referred as "European One" uses Two-Green-tone of FS.34102 and 34092 as well as Dark Charcoal Grey of FS.36118. The color scheme was specifically designed for an effect against woody European background.

PHOTO IAAP(page 8～9)

Photo G D VIA 388 TFW

スウィフトエアー・カーゴのDC-8-30型貨物機(C-GSWQ)と上空をデモフライトするカナダ空軍の"スノーバーズ"曲技チーム

カナダ最大の国際イベント アボッツフォード航空ショー

PHOTO K. WADA

The 13th Abbotsford International Airshow was held on August 8th-9th at the Abbotsford airport the homebase of Conair, located approximately 40 miles east of Vancouver B.C. The participants included various aircraft from USAF, Canadian Armed Forces, and RAF as well as some classics and home-built planes. Over the woody surrounding aerobatics were also demonstrated by the Blue Angeles of U.S. Navy and famous Bob Hoover. (By K. Wada)

[illegible]

8月8日から2日間にわたって，カナダのアボッツフォード飛行場において第19回アボッツフォード国際航空ショーが開かれた。外国機の参加する国際ショーといえば空軍基地や国際空港で開催されるのが常だが，ここアボッツフォードはバンクーバーから40マイルも離れた森の中の飛行場，山火事消火で有名なConairのホームベースとして知られている。参加機は米軍機，カナダ空軍機，イギリス空軍機をはじめ，古典機，ホームビルト機が加わり多彩なショーを繰りひろげる。こんなところが“カナダ最大”と称される所以だろう。なおこのほかの展示機としては“ブルーエンジェルス”やボブ・フーバー操縦のムスタングとロックウェル・コマンダーの曲技飛行など。

オーバーオール・カモフラージュを施した419Sqn.のCF-116D・116850

409Sqn. CF-101のラスト・ショー

タキシングするCF-18A。全面グレイのロービジビリティー・スキームはたしかに効果的だ!

Hell Razor's Cahrlies

VA-174のTA-7C

PHOTO ROBERT L. LAWSON

フロリダ州NASセシル・フィールドを基地とする大西洋艦隊のコルセアRTS（機種転換訓練飛行隊）VA-174 "Hell Razors"は、カリフォルニア州NAFエル・セントロにおいてA-7E/TA-7Cによる実射訓練を行なっている。この訓練は実戦部隊配属を前にしたコルセア・ライダーが必ず通らなければならない総仕上げの課程。以前はアリゾナ州MCASユマに分遣隊を置き、この訓練を行なっていたが、ユマが民間との共同使用であるため、60マイル程はなれたこのエル・セントロが選ばれたわけだ。通常3週間におよぶ訓練は、最初の2週間がMk.76訓練弾、Mk.82爆弾、20mm砲を使った実射訓練で、残る1週間はACM訓練にあてられる。このページでは、今年3月14日、エル・セントロ上空で訓練中のTA-7"Charlie"を本誌特約カメラマン、ロバート L.ローソン氏のエア・トゥ・エアで追ってみた。

Every four or five week a group of instructors and students from VA-174 arrives at NAF El Centro for intensive training in weapons delivery techniques and DACM(Defensive Air Combat Maneuvering). The students fall into two areas, "Cat 1" pilots fresh out of the training command, and "Cat 2", fleet experienced pilots coming back to A-7s after an absence from fleet A-7 squadrons. The three-week training is divided into two-week weapons delivery techniques and one-week DACM.

KF SPECIAL FILE

PHOTO R. L. LAWSON

⬆1980年3月7日、アリゾナ州MCASユマで行なわれた恒例の"Reserve Fighter Derby"に参加したF-4N。先頭からVF-201"Boomers"、VF-301"Devil's Disciples"、VF-202"Superheats"、VF-302"Stallions"、VMFA-112、VMFA-321"Black Barons"の所属機で、後尾をチェイスするのは演習支援を行なったVC-13"Saints"のTA-4J。海兵隊のF-4がこのファイター・ダービーに参加したのは今年がはじめてのこと。

[Above] F-4Ns participated in "Reserve Fighter Derby" over Yuma, Arizona. TA-4J from VC-13 "Saints" is noted flying close on tail.

⬇ドビンズ空軍基地に展示されたVAQ-138のEA-6B(158813)。VAQ-138は昨年の地中海方面航海の際はCVW-7の一員としてD.D.アイゼンハウアーに搭載されていたが、現在はCVW-1に配属された模様で、航海にはJ.F.ケネディに搭載されることになる。ラダーに描かれているのはVAQ-138のニックネームに由来するYellow Jacket(黄バチ)で、今回のマーキングから黄色のライトニングを入れている。

[Below] EA-6B from VAQ-138 at Dobbins AFB. The Squadron previously assigned to CVW-7 onboad CVN-69 seems now reassigned to CVW-1.

PHOTO R. E. KING

PHOTO WAP

PHOTO WAP

PHOTO WALTER GRIVE

⬆NKカレターを付けたVF-21のF-4J-33-MC(153873)。CVW-14は昨年までCVW-2(レンジャー)に配備されていたVF-21, 154を傘下に、コーラルシーに搭載される可能性が大きい。このほかPac.のCVWの動きとしては、CVW-2にVF-1, 2が配備され、CVW-15がアメリカからエンタープライズに移動する。

⬆➡7月16日、バージニア州ラングレー空軍基地で行なわれたTACのコマンダーズ・カンファレンスに飛来したCO機。上はネリスの474TFW, 429TFSのF-4D-30-MC(66-7567)で、バデージ・ポッドにはTACと12AF、474TFWのエンブレムと"Col. C. Horner Commander 474TFW"の文字が描かれている。右はホロマンから飛来した479TTW, 436TFTSのT-38A-30-NA(60-561)。尾翼にはHMのテイルレターと黄色いストライプ、そして479TTWの文字が記入されている。

➡7月に西ドイツのラムシュタイン基地で行なわれたTactical Air Meet '80に参加したAKG51のRF-4E-47-MC(3568 69-7535)。前方カメラ・ステーションに描かれたシャークティースはこの時だけのもの。

(Top) F-4J-33MC from VF-21 of CVW-14 assigned last year to USS Ranger is likely to be transferred to USS Coral Sea while CVW-15 (commanding VF-1 and VF-2) may move from USS America to USS Enterprise.
(2nd from Top) F-4D-30-MC from 429TFS flown by CO Col. C. Horner who participated in the "Commanders Conference" held on 16 July at Langley AFB, Virginia.
(3rd from Top) T-38A-30-NA from 436TFTS/479TTW also at Langley AFB. (Bottom) RF-4E-47-MC from AKG51 participated in Tactical Air Meet '80 at Ramstain AB.

The "Tiger-Gina" at the gate of Oldenburg AFB, where the last Gina Wing LeKG43 is stationed. The Wing formally called JG72 received its first G-91 in 1966 and redesignated LeKG (Light Fighter-Bomber Wing).

PHOTO MICHAEL GLAICH.

⬆オルデンブルグ空軍基地に駐留するLeKG-43のG-91R3(パイロットからはGinaと呼ばれている)。LeKG43はその前身をJG72といいF-86を装備していたが、1966年にG-91を領収、と同時にAKG52を吸収して部隊名をLeKG(軽戦闘爆撃航空団)に改めた。現在フズム基地のLeKG41がアルファジェットに改変中であるため、西独空軍に残る最後のジーナ・ウイングとなったが、来年には機種改変が予定されている。上はタイガー・ジーナと呼ばれるゲートガーディアンのG-91R4。

⬇スペイン海軍は1976年にアメリカ政府を通じて購入した(T)AV-8Aマタドールをロタ海軍基地(オライオンの「OY」ベースとして有名)のEscuadrilla 008(第8飛行隊)に配備、唯一の航空母艦、PA-11"デダロ"(15,800t)にも展開させている。スペイン海軍が購入したマタドールは単座のAV-8Aが6機、複座のTAV-8Aが2機だが、2号機はすでに失なわれている。スペイン海軍はこのほかにAH-1GやSH-3Dを装備しており、新型のAV-8Bの購入も計画されている。

(T) AV-8A Matador from Escudrilla 008 at NAS Rota. Spanish Navy maintains 5 AV-8As and 1 TAV-8A with plan to purchase some AV-8Bs.

↑美保基地において降着装置の整備を受ける452BW(L)、729BSのB-26B-55-DL"LIZZIE II"(44-34334)。729BSの飛行隊長、アート・レーム大佐の乗機で、1950年12月21日の撮影。M-2 12.7mm機銃8挺を装備したソリッド・ノーズ機として製造された機体だが、この時点ではC型規格のグラス・ノーズに改造されている。

→翼下に5inHVAR 6発とムスタングの増槽を改造したナパーム弾2発を搭載した452BW(L)、729BSのB-26C-45-DT(44-35745)。3BW(L)の所属機が夜間爆撃を担当したため、全面黒塗装の機体が多いのに対して、425BW(L)は昼間爆撃にあてられたため無塗装機も多い。452BW(L)は戦線がほぼ固定化した1951年夏、釜山近郊のK-1と釜山東(K-9)飛行場に移動、長い航続距離をさらに伸し、ロイター・タイムをかせげるようになった。

↘ミッションを終え、群山基地に帰投したB-26Cの整備に余念のないグラウンド・クルー。機体は群山基地をベースに、北鮮への夜間戦術爆撃についていた3BW(L)の所属機で、赤いスコードロン・カラーから13BSの所属であることがわかる。ちなみに、3BW(L)の所属飛行隊は13BSのほか、8BS(黄)、89BS(緑)、90BS(白)がある。

[Top] B-26C from 729BSq "Lizzie II" is shown undergoing landing gear retraction tests at Miho AB, Japan. The aircraft had spalshed through a puddle on takeoff for a mission and the water turned to ice at altitude causing the nose gear to freeze. [Center] B-26C from 729 BSq enroute to targets in North Korea She carries napalm in converted P-51 Mustang drop tanks and has three 5 inch rockets under each wing. [Bottom] B-26C from 3BGp(L) is seen checked by ground crew following a dawn landing at Kunsan AB, Korea. Checked carefully both before and after a mission the B-26s maintained high ratio of combat readiness throughout the war.

⬆金浦(K-4)飛行場で整備を受ける67TRW、12TRSのRB-26C "Sweet Elsie"。B-26Cを改造した写真偵察型で、爆撃手席下にカメラ窓が見える。朝鮮戦初期板付基地に展開したRB-26は363TRGから派遣された162TRS機で、大邱(K-2)へ移動して活動したが、51年に小牧に戻り解隊した。162TRSの乗員と機材はそのまま日本にとどまり、新編された67TRG、12TRSに配属され、金浦飛行場から夜間偵察任務についていた。蛇足ながら67TRW/12TRSは現在バーグストロームを基地とするRF-4C部隊。
⬇P-18下と同じ "Brown Norse" だが、52年の撮影のため、全面黒で塗装している。この黒塗装が一般化したのは1952年夏ごろから。

Top: RB-26C from the 12th Tactical Recon Squadron "Sweet Elsie" [illegible], part of the 67th TRWing, was based at Kimpo AB. The motto of the squadron was "Alone, Unarmed, and Unafraid." The Squadron flew night [illegible] range reconnaissance and a few weather missions during the Korean War.

Bottom: B-26B from 452 BGp(L) "Brown Nose" in the common all-black night intruder paint scheme, though the nose still [illegible] by this time, the [illegible] at Kimpo AB with the 3rd BGp(L). Flying a night mission in the complete darkness over enemy territory had been hazardous as a pilot was unable to visualize a friendly aircraft also painted in all-black.

ユタ州ヒル空軍基地の388TFW/16TFTS指揮下でパイロットおよび地上要員の訓練に使用されているF-16A 4号機（FA-04/78-119）　PHOTO J. GUPO

世界の空軍シリーズ

BELGIUM AIR FORCE/FORCE AERIENNE BELGE

ベルギー空軍

ベルギーは中部ヨーロッパに位置する人口1,000万人強の小国で，現在でも王制を布く数少ない国家でもある。国防支出は779億ベルギーフラン（1979年，26億5,000万ドル），総兵力は86,800人，10ヵ月の兵役がある。ベルギー軍は現在NATO，AFCENT（中央ヨーロッパ連合軍）の指揮下にあり，空軍も，西独，オランダ，イギリスの各空軍とともに2ATAF（第2連合戦術空軍）を形成する。ベルギー空軍（Force Aérienne Belge＝FAeBと略す）の起源は，1887年に設立された気球学校にまでさかのぼることができる。4半世紀後の1911年には，初の飛行機ファルマンを装備し，隣国イギリス，フランスの機材により徐々に充実を計った。しかしもう一方の隣国ドイツに2度におよぶ蹂躙を受けたベルギーは完膚なきまでに打ちのめされ，FAeBも，ただひとつイギリスに逃った義勇兵たちの飛行機を除いて潰滅した。しかし戦後はRAFの全面協力よりイギリス機により再建を計り，NATO加盟後は，アメリカ，フランス，カナダ機などを装備，現在のような充実した空軍を持つまでになった。

PHOTO G. K. MAST

↑雨模様の西ドイツ，ビットブルグ基地へ飛来した1Wing，349Sm（Smaldeel＝飛行隊）のF-16Aラインアップ。ベルギー空軍はF-104Gの4個飛行隊分の代替機として，1974年にオランダ，ノルウェー，デンマークとともにF-16の採用を決定，1979年1月，ほかの3国に先駆け1号機の引渡しを受けた。現在ベルギーのSONACA/SABCA社で生産されたF-16はBeauvechain（正確を期すためベルギー国内の地名はアルファベットで表示）基地の349Smへ配置されており，今秋には完了，350Smが次のF-16飛行隊となる。ベルギー空軍が発注しているF-16はF-16Aが90機，F-16Bが12機，計102機で，うち2機はGDフォートワース工場製のF-16A（FA-03，04）で，現在もユタ州ヒル空軍基地の388TFW指揮下で訓練中。

☛ミラージュ5BRと交替する70年代前半まで，42Smで使用されていたRF-84F-25-RE（FR-30/51-17015）。RF-84Fは戦闘爆撃型F-84Fとともに1955年ごろからNATO諸国に供与された機体で，ベルギー空軍もそれ以前に供与されていたF-84E/Gに加え，F-84F197機，RF-84F34機をもって7個飛行隊を編成し，FAeBの貴重な戦力となった。

↓NATOのTAM（Tactical Air Meet）'79に参加した10WingのF-104G（FX-100）。SABCA社その他で生産されたFAeBのF-104Gとしては最終号機にあたる機体。F-104Gは防空を任とする1Wing（349，350Sm）と対地支援部隊10wing（23，31Sm）の4個飛行隊に配備されているが，現在F-16との機種改変の途上にあり，余剰となった機体1個飛行隊分（18～24機）はトルコ空軍へ売却される計画もある。

PHOTO J. V. HAVRE

PHOTO IAAP

PHOTO KURT THOMSEN

↑ベルギー南部のFlorennesを基地に、対地支援任務につく2Wing、2SmのミラージュⅤBA（BA-27、60）。-5BAは1968年、サーブ・ドラケンおよびMD A-4とのコンペティションの結果採用され、106機作られた。配備は2Smのほか、Biersetの3Wing、1Smと8Sm（ミラージュ5BDを持つ転換訓練部隊）の3飛行隊で、80年代中盤までは使用され続けるだろう。

↓同じく2Wing指揮下にある戦術偵察飛行隊、42Smのミラージュ5BR(BR-21)。ミラージュ5BRはRF-84Fの後継機として27機生産されたが、全機42Smに配備されており、尾翼には42Sm.を表す望遠鏡を持った赤い悪魔のエンブレムが描かれている。1974年、西ドイツのレック基地での撮影。

Situated in Central Europe with 10-million population, Belgium provides 86,800 manpower with NATO defense program under the command of Allied Force Central Europe. Its airpower plays a vital role in the 2nd ATAF (Allied Tactical Air Force). The birth of FAéB, Force Aerienn Belge or Belgium Air Force, dates back in 1887 when a Balloon school and three Balloon units were organized by General Brialmont. Later in 1911, the FAéB was armed with its first aircraft, the Farmans. By then, however, the units had been a part of Army and recognition of FAéB as an independent organization was acknowledged in 1913 under a Royal decree. Initially, 4 squadrons were formed with 25 aircraft, mostly Farmans with a few Deperdussins and Bleriot XIs, manned by 45 pilots. Early in 1915 the FAéB grew into 6 squadrons with the new Nieuports replacing Farmans. By 1918, it further developed to 11 squadrons with approximately 120 aircraft, which further augmented by wartime planes purchased from France and Britain.

PHOTO AAPP

↑Brustem基地にラインアップしたFAéBのもう一方の新鋭機，アルファジェット1B（AT-12）。アルファジェットは独仏共同開発の軽攻撃／練習機で，FAéBの1Bはマジステール／T-33の後継機にあたる練習専用。33機発注された機体は昨年から配備が始まり，今年8月までに全機納入を完了した。それまでのFAéBの訓練体系はスタンプSV-4ないしはSF260による基礎訓練終了後，VVS（高等飛行訓練学校）7，33Smのマジステールで125時間，VZZ（計器飛行学校）11SmのT-33で100時間，計225時間の訓練を必要としたが，11Smに配備されたアルファジェットの場合，SF260からVVSのマジステールを経ず，直接転換することが可能で，その訓練時間は150時間ですむ。これにより大幅な時間と経費の節約になることは明らかだ。

←EVS（初等訓練学校）のアクロ・チーム"スワローズ"所属のSF260MB（ST-07）。SF260はスタンプSV-4に代る初等練習機で36機発注され，1969年からEVSに配備が始まった。

↓1972年からC-119Gに代り配備された15Wing，20SmのC-130H（CH-01/71-1797）。15Wing指揮下にはB-727，HS748B，ファルコン20，スウェリンジェン・マーリンを装備する軽輸送・人員輸送飛行隊，21Smもある。

Currently the FAéB is manned by 19,900 personnels maintaining 3 major commands—Tactical, Training and Support. Operational units assigned to the 2nd ATAF includ the 42nd and 2nd Sqdns of the 2nd Fighter-Bomber Wing, 1st and 8th Sqdns of the 3rd Tactical Wing, 23rd & 31st Sqdns of the 10th Fighter-Bomber Wing, 349th & 350th Sqdns of the 1st All Weather Wing, 20th & 21st Sqdns of the 15th Wing equipped with Mirage 5BRs, 5BAs, 5BDs, F-104Gs, C-130Hs, Boeing 737s, Mystere 20s, HS 748s, and Merlins. Besides the 9th & 13th Guided Missile Wings armed with Nike Hercules are based in Germany. As to the pilot training it begins with 125 hours of basic training incorporating 4 hours of night, 10 in formation, 25 on instruments and 30 in navigation, to which additional 100-hour advance corses will follow.

PHOTO J. V HAVRE

PHOTO J. V. HAVRE, CO (P-26 ~27)

➡北海道滑陸のKoksijde基地において，救難任務についていた40Sm.のシコルスキーS58（B-4/OTZKD）現在はほとんど退役しており，ウェストランド・シーキングMk.48がその座を受け継いでいる。

ベルギー陸，海軍も若干の航空機（軽飛行機あるいは回転翼機）を持っており，組織的には空軍と非常に密接な関係にある。
➘ベルギー陸軍（Force Terrestre Belge）16Sm のブリテン・ノーマンBN-2A-21アイランダー（B-06/G-BDPU），ドルニエDo27の後継観測機として1976年から配備が始まり，SLV（陸軍観測機学校）および16Sm.で合計12機使用されている。
⬇同じく16Sm のアクロ・チーム"ブルー・ビーズ"所属アルーエトII（A-26），陸軍は固定翼，回転翼合せて84機保有。
⬇40Sm.の"Zeemacht(NAVY) Flight所属のアルーエトIII（OT-ZPB），アルーエトIII 3機とHSS-1 1機，これがベルギー海軍（Force Navale Belge）の現有勢力のすべてである。

Equipments used were SF260MBs, Magisters and T-33s of which latters are being replaced with Alpha Jet 1Bs Aside from the FAeB, Landmacht (Army Aviation) maintains 84 fixed-wing and rotar aircraft including Britten-Norman Islander AN2A-21s, Dornier Do27s and Alouette IIs Zeemacht, the Navy is equipped with 3 Alouette IIIs and 1 HSS-L in the near future the FAeB will be requipped with 116 F-15s in place for F-104Gs now in service.

イラストレイテッド・第二次大戦機

WWII A/C, ILLUSTRATED

長距離侵攻する陸攻隊の被害の多さに苦慮した海軍が，陸攻隊援護用にと開発を命じた足の長い侵攻戦闘機，それが中島G(13試双発陸戦)である。２連２連の，さながら軍艦を思わせる砲塔から張られる弾幕は強烈であったが，当時の技術では遠隔装置が成功するべくもなく，トラブルの続出で結局不採用に終ってしまった。しかし量産準備階段にあった数機のGは，陸偵として活用されることになり，独得の２段風防に改修した機体は，２式陸上偵察機として制式採用となった。

元来戦闘機として設計されたGは，胴体中央部に斜め銃を装備する夜間戦闘機としては絶好の機体で，制式名称“月光”として生れ変った。月光はさらに胴体中後部をリファインしたり，レーダを装備するなどさまざまな改修が加えられた結果，関係者の間からは“Gの七化け（ななばけ）”と呼ばれ親しまれたという。本土防空戦華やかなりし頃，サーチライトに浮び上るB-29に白い大きな光玉を射ち上げる機体を目撃したことがある。おそらくは302空ないしは横須賀空の月光であったのだろう。

中島 月光23型夜間戦闘機

NAKAJIMA J1N3-S GEKKO(IRVING)

この月光は外見的には平凡な機体であったが，細部は意外に凝っていた。斜め銃の照準には，昼間は前方風防枠上部の19試照準器（その小型な外形から"ネズミ"と呼ばれた）を使用し，夜間にはさらにその前方に腕金具を取付け，主として98式光像照準器を斜め上方に装備した。機体内部はコクピットをはじめとして，中島製の機体の特徴である青竹色に塗られていた。また機体全面の塗装は海軍標準色である暗緑色と明灰白色であったが，夜戦となってからは全面暗緑となり，一部には真黒い機体もあった。

Facing with heavy casualty of Special Attack units the demand grew stronger for the long-range assault fighters which resulted in the birth of night fighter to be known later as J1N1 "Gekko". Initially the aircraft had been equipped with double pairs of remote-controlled cannons, though the system was soon abandoned due to excessive weight and some mechanical problem. Following the removal of remote-controlled firing system the aircraft made its combat debut as the Type 2 reconnaissance in the South Pacific. In 1943, according to the plan of LCDR Kozono, two 20mm cannons each were mounted obliquely upward and downward which provided aircraft with fighter capability. Later, the downward cannons were removed and an additional cannon was mounted upward. For daytime operation the Type 19 experimental sight mounted on the front windshield was used. Because of its shape the sight was called "rat". For night maneuver the Type 98 optical sight was mainly in use. Illustrated in above is night fighter color scheme. (by Ichiro Hasegawa)

ILLUSTRATED No.5 航空ファン別冊
第二次大戦アメリカ陸軍爆撃機隊
第二次大戦における米
陸軍爆撃機隊の活躍と
その使用機を集大成！
〈主な内容〉
＋カラーファイル：WWⅡアメリカ爆撃機
＋B-17　B-24　B-25　B-26　B-29
機種別解説
＋戦うアメリカ爆撃機たち
＋B&Wグラフ大特集：ノーズアート
＋第二次大戦アメリカ爆撃機戦史
＋アメリカ爆撃機と機雷作戦
＋モデリングマニュアル・スペシャル
アメリカ爆撃機のマーキング
10月25日発売！
★予価1,800円
TARGET FOR TONIGHT

航空ファン 1980 11

第29巻11号

今月のメイン特集

November 1980, Vol. 29, No.11
Published monthly by
Bunrin-do Company, Ltd.,
No.3 Koshin Bldg., 2-3-16,
Kabukicho,
Shinjuku-ku, Tokyo 160, Japan.
Phone: (03)208-5222

Publisher & Editor: Kesaharu IMAI
Senior Editor: Masahiko TAKEDA
Editorial Staff: Junichi ISHIKAWA
Emiko TSUKINO
U. S. Representative:
Norman T. HATCH
Consultant Editor: George KIMURA

Cover photo by GENERAL DYNAMICS.

USAF & U.S.NAVY JET FIGHTERS

超音速の夜明け

シリーズ・アメリカジェット戦闘機3

REPUBLIC F-84

REPUBLIC AVIATION

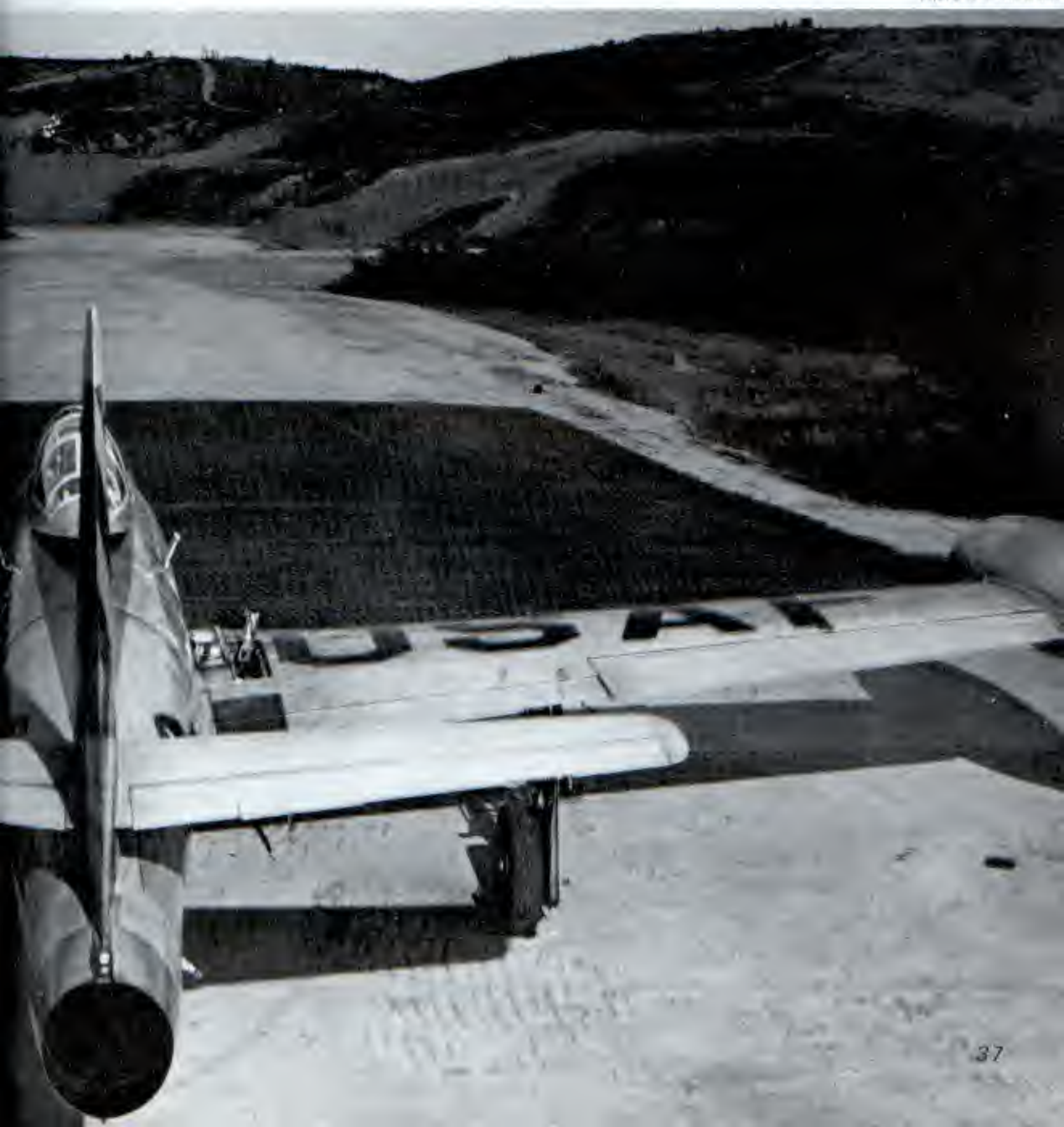
1944年，夏，第2次大戦もこの頃になると連合軍の反抗が実を結び，緒戦の劣勢を挽回，戦争終結への地固めの段階にあった。当時は連合・枢軸両陣営ともジェット戦闘機の黎明期にあたり，この方面ではドイツに半歩遅れた観のあったアメリカも，初のジェット戦闘機P-59，P-80のテストが軌道に乗りつつある状態だった。リパブリックP-84の開発が開始されたのはこんな時期であった。リパブリック社は当初P-47サンダーボルトのエアフレームをそのまま流用，胴体下にジェット・エンジンを装備することにより，てっとりばやく戦闘機を開発しようと試みた。しかし，いざ設計を始めてみると，期待したほどの性能は望めないことがわかり，急きょ新設計のエアフレームを持つ新型戦闘機へとプランはひろがっていった。この設計にたずさわったのが，P-47の設計者として知られるアレキサンダー・カートベリと，彼を主任設計者とするリパブリック社の開発チームであった。P(F)-84は後の評価によれば優れた戦闘爆撃機として知られているが，カートベリらはP-84を迎撃戦闘機として設計，開発していったことはまことに興味深い。

カートベリが初めて世に送り出したジェット機，P-84は，前作P-47とは似ても似つかぬスマートな胴体を持っていたが，キャノピー付近の中央部胴体にわずかながらP-47のイメージを漂わせていた。エンジンはジェネラル・エレクトリック社のTG180（後のJ35）で，米陸軍はこの推力3,750ℓbのエンジンにより最大速度520ktの機体を要求していた。リパブリックはP-84の設計を陸軍に提出，原型3機，量産型400機の発注を手にした。この3機の原型機がXP-84である。XP-84はTG180の量産型，J35-GE-7を装備し，1946年2月28日に進空した。2，3号機の開発も順調に進み，同年9月7日には2号機が527.9ktを記録，世界記録には4ktほどおよばなかったものの，アメリカ記録を塗り替えた。リパブリックは続いて推力3,990ℓbのJ35-A-15（J35はアリソン社が量産を担当した）にエンジンを換装したYP-84Aを評価試験用に15機製作した。このYP-84Aはブローニング M-2 12.7mm機銃を機首および主翼に6挺装備していた。また，15号機は試験的に135Gal.増槽を翼端に装備，いずれも量産型に採用された。

[illegible] 右方のF-84Eからスペリー製のレーダ照準装置を装備するようになり，[illegible]

P-84Aの名称はYP-84A規格の機体が量産にまで至らなかったため使用されず，初の量産型はP-84Bに始まることになる。P-84BはYP-84Aとさして変わらぬ機体だったが，このシリーズとしては始めて射出座席を装備，武装も性能向上型のM-3に換装されていた。生産数は226機で，47年11月から独立なった新生アメリカ空軍の防空軍団(ADC)に配備が開始された。続いて191機生産されたC型は細部システムに若干の改修を施したのみで，エンジンもJ35-A-13とタイプこそ違うが性能に差異はなかった。初のチェンジ・モデルはJ35-A-17を装備したF-84D(D型の配備が始まった48年11月から，戦闘機を表わす接頭記号がPからFになる)で，寒冷地用に燃料系統を改修し，主翼外板を厚くするなどしたが，重量増加をまねき，エンジン出力の増加が相殺されてしまった。D型の生産数は154機。D型の改修が性能向上に結びつかなかったため，空軍およびリパブリック社は続くF-84Eに大幅な航続性能の向上を期待し，胴体の延長，翼端タンクの容量増，翼下タンク装備などにより解決した。

F-84Eはスペリー社のレーダ・ガンサイトを装備するなど，細かな点でもそれまでのD型とは一線を画す機体に仕上がっており，SACの援護戦闘機としても活躍した。しかし，このサンダージェット・シリーズの真打ちはやはり最終生産型のF-84Gであろう。843機とそれまでのF-84シリーズの中では最大の生産数を記録していたF-84Eだが，F-84Gはそれをはるかにしのぐ3,024機という破格の生産数を誇った。性能的にもJ35-A-29(5,600ℓb)を装備したことによってかなりの向上が見られたが，Gの真価はそのシステムにある。すなわち，空中給油装置であり，またLABS(Low Altitude Bombing System＝低空爆撃システム)である。これらのシステムの充実により，F-84Gはカートベリの所期の目標とはまったく別の戦闘爆撃機としてその地位を確立することになる。F-84Gの搭載能力は4,500ℓbにおよぶが，その兵装の最大特長は核搭載能力で，戦術戦闘機としては世界で初めて核兵器を運用できる機体であった。しかし，F-84Gが初めて実力を発揮した戦場が朝鮮での戦術通常爆撃だったというのはいかにも皮肉である。

PHOTO U S AIR FORCE

P-84Bの量産が軌道に乗りはじめた1949年当時，米空軍とその契約メーカーはP-85から-92に至る数多くの戦闘機開発プロジェクトを抱えていた。それらのほとんどは貴重な試金石となったものの，量産には至ることなく終った機体である。その中にP-84を基礎としたXP-91もあった。可変取付角，逆テーパの主翼，ジェット・ロケット複合動力など，とても量産に結びつく機体とも思えないが，2機生産されたこのサンダーセプターがもたらしたデータは，次作，F-84Fサンダーストリークはもとより，続くセンチュリー・シリーズの超音速機にも多くの影響を与えた。1949年末，米空軍はこれらのデータをふまえた上でリパブリック社の提案するF-84の後退翼を了承した。リパブリック社は生産ライン上にあったF-84Eを急きょ改造，翌50年6月3日には初飛行にこぎつけた，YF-96Aの誕生である。

➡編隊飛行中のF-84G。サウス・カロライナ州ショー空軍基地の20FWの所属機で，手前の機体はブロック30の後期型。3番目以降はブロック16以前の前期型で，機銃口は全機ふさがれている。
⬇アラート任務につく121FISのF-84G。
⬊KB-29Mからプローブ・アンド・ドローグ式の空中給油を受けるF-84G-20-RE(51-1269)。F-84Gは左主翼前縁にフライング・ブーム式給油リセプタクルを装備していたが，TACはプローブ・アンド・ドローグ式を採用したため，翼端増槽にプローブを装備した。しかし，パイロットから5.5mも離れた主翼端のプローブを，位置の定まらないドローグに突っ込むのは，経験の浅いパイロットにとって容易なことではなかった。そのような理由もあり，結局TACもフライング・ブーム式に統一された。

PHOTO U S AIR FORCE

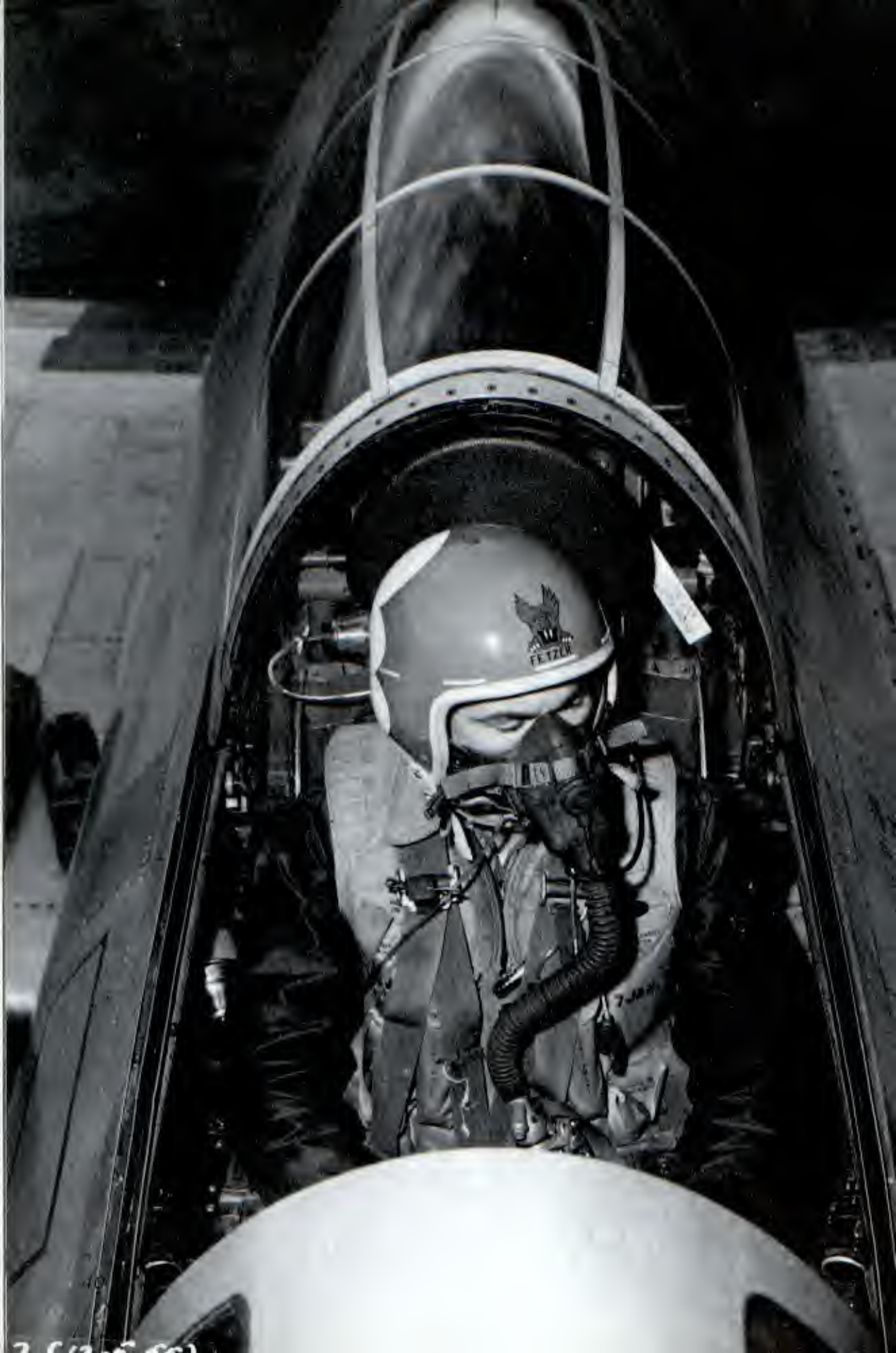
PHOTO U S AIR FORCE

HOTO U.S. AIR FORCE

PHOTO U.S. AIR FORCE

⬆アラスカ沖太平洋上でKC-97Lから空中給油を受けるF-84F-35-RE(52-6455)。オハイオANG，178TFG，162TFSの所属機で，1968年11月，アラスカのエルメンドルフを基地に行なわれた"パンチカードW"演習の際撮影されたもの。F-84Gでは主翼付根前縁にあった受油リセプタクルが，主翼上に移っていることがわかる。写真のようにANGのF-84Fも，1966年に公布されたT.O.1-1-4によるカムフラージュ規定の適用外ではなく，他の戦闘機同様，通称"ベトナム迷彩"と呼ばれるTACの標準迷彩を施した。しかし，時はすでに超音速時代となっており，この老兵に現役復帰のチャンスはなかった。

⬇オランダ空軍が使用したF-84F-51-RE(P-121/52-7183)。同空軍は260機のF-84Fを供与され，6個飛行隊を編成したが，1971年には全機退役し，トルコなどへ再供与されている。オランダ以外で(R)F-84Fの供与を受けた国は台湾，フランス，ベルギー，西ドイツなど9ヵ国で，多くは60年代後半から70年代前半にかけてF-104やF-5，ミラージュなどに換装された。F-84Fは米軍機としては一度も実戦を経験しなかったが，フランスへ供与された機体が1956年のスエズ危機に出動，これがF-84Fにとって最初で最後の実戦参加となったことは特記しておきたい。

雲海と海岸線をバックに，フィンガー・チップ・フォーメーションを見せるRF-84Fサンダーフラッシュ。左からRF-84F-35-RE(51-1943)，同(51-11256)，-10-RE(51-1950)で，いずれも三沢基地に駐留していた45TRSの所属機。RF-84Fはその長大な航続力とソリッド・ノーズにぎっしりつまった，戦闘偵察機の機体としては当時最優秀の偵察機材により，米本土はもとより，USAFEやPACAFなどにも配備され，RF-101が就役するまで米空軍の第1線にあった。

PHOTO U.S. AIR FORCE

YF-96AはF-84Eの胴体と40°の後退角(25%翼弦)を持つ主翼を組み合わせた機体だったが，F-84Fとして量産が決定した直後に勃発した朝鮮戦争のあおりをまともに喰い，量産命令にストップがかかった。J35エンジンが量産中の機体に優先的に振り向けられたためで，F-84Fはライト社がASサファイアをライセンス生産したYJ65-W-1を使わざるを得なくなった。J65装備のF-84F原型機は，F-84G 2機を改造したYF-84Fで，1951年2月14日に進空した。しかし，エンジンの不調や主翼の生産につまずき，量産型F-84Fの完成は予定より1年ほど遅れてしまった。しかも完成したF-84Fはエンジントラブルの続出で，戦列化に大幅な影響をきたした。結果，F-86E/Fと同時期に発注されたにもかかわらず朝鮮戦争には間に合わず，F-86を上まわる高性能を持ちながら，結局センチュリー・シリーズへのつなぎ役としてしか評価されない不運な機体であった。

F-84Fはリパブリック社ファーミングディール工場で2,112機，GM社カンサス工場で599機，合計2,711機生産されたが，半数以上はNATO諸国に供与され，米空軍でF-84Fを装備したのはTACとSACを合わせて，のべ17個航空団にすぎない。しかし本機が傑出した戦闘爆撃機であったことはたしかで，米空軍レギュラーは1965年まで，ANGは1971年まで，またNATO諸国でも70年代前半まで本機を使用し続けた。つまり初就役した1954年から20年にわたり現役にあったわけだ。

このF-84Fを機体の上から見ていくと，さまざまな改修点はあるものの，やはりサンダージェットの延長上にある機体といって間違いない。ウエポンシステムも，F-84G同様LABSを備え，核運用能力を持つ点や，固定武装M-3 4挺などほとんど変りない。このF-84Fの運命を変えたのはJ65エンジンであったことは間違いない。

一方，F-84の最終生産型であるRF-84Fにもひと言ふれておかなければならないだろう。米空軍としては初の本格的な戦術写真偵察機として一時代を作った傑作機で，715機(それも改造ではなく)生産された。配備は1954年に始まる。配属先はTACの4個航空団をはじめ，NATO諸国および中華民国空軍で，やはり70年代まで在籍していた。

RF-84Fの特徴はエアインテイクを主翼に移し，機首に5台のカメラを搭載していたことにある。偵察用機材もなかなかのもので，トライメトロゴン・カメラや自動カメラ・コントロール装置，オプティカル・ビュー・ファインダー，そしてワイアー・レコーダーなど当時としては最新鋭の機材を搭載していた。そのほかはほぼF-84Fの後期型に順じている。そしてこのRF-84の機体レイアウトが，次作F-105にも受け継がれている。

PHOTO FRANK B. MORMILLO

PHOTO U.S. AIR FORCE

⬆ニュージャージーANG，108TFW，141TFSのF-105B-15-RE(57-5797)。最大推力17,220lbのJ75-P-3エンジンからはフル・アフターバーナの炎を吐き出している。ネリス空軍基地で行なわれているレッドフラッグ演習に参加した機体で，今年いっぱいは使用され続けるとのこと。
➡以前の横田基地にラインアップした80TFSのF-105D。F-105DはASG-19サンダースティックFCSとAPN-131ドップラー航法装置の組み合わせにより，全天候攻撃能力を有するようになった。開発当初，F-105は核運用能力を重視した機体であったが，ベトナムなどで使用するには通常攻撃能力が重視され，ブロック25以降の機体は，爆弾倉燃料タンクを設け，胴体下にもハードポイントを追加している。またそれ以前の機体もオペレーション・ルック・アライクとして同様の改修作業を受けた。手前の機体の機首下面に見える突起はRHAWアンテナで，初期のF-105DはAPR-25を装備していた。
⬇タッチダウンしたF-105D-5-RE(59-1718)。ドラッグ・シュートは垂直尾翼付根後端に設けられたドラッグ・シュート収容口から，スプリングによって放射される。直径は20ftで，ナイロン製。

Thud Squadrons in Japan

8TFW/ 6441TFW

8TFWは1931年に新編された8PG(追撃群)の流れをくむ部隊で、1963年からF-105D/Fを配備した。当時板付にいた8TFWは、配備の完了した翌年5月に横田へ移動し、6441TFWの指揮下に入った。ベトナム戦には、当初TDYで4機ずつ派遣していたが、北爆開始とともに35、36TFSがコラートへ移動、80TFSも67年にはコラートへ、そしていずれもF-4Dに改変されるまで横田へは戻ってこなかった。

↑横田を離陸する6441TFW・80TFSのF-105D-30-RE(62-4256)と-15-RE(61-093)。GRのコードレターは1967年から採用されたため、35、36TFSのF-105には付いていない。

←6441TFW・35TFSのF-105D-31-RE(62-4388)とF-105F-1-RE(63-8284)。キャノピー下方右側胴体に書かれたエンブレムとインテイクの矢印の色が所属を表わし、35の場合は"ブラック・パンサーズ"(青の矢印)。

←手前は36TFSの"フライング・フィーンズ"(矢印は赤)、向こう側は80TFSの"ヘッド・ハンターズ"(黄)のF-105D。6441TFWの各機も65~66年ごろからベトナム迷彩を施した。

18TFW

日本に駐留したもうひとつのThud Wing、18TFWは、その起源を1927年の18PGにまでたどることができる。1962年嘉手納においてF-105D/Fを受領し、指揮下の12、44、67TFSへの配備は1963年に完了した。1964年から65年にかけて18TFWはダナンへ派遣されるが、その間の損害が激しく、嘉手納へ帰還したのは12TFSだけだった。なおF-105の12TFSからの退役は1972年4月のこと。

↙青フチ黄の部隊マークを付けた18TFWのF-105F-1-RE(63-8295)。

↓ZAのテイルコードを付けた12TFSのF-105D-30-RE(62-4244)。現在はF-15飛行隊。

自衛隊装備カタログ

JAPAN SELF DEFENCE FORCE 1981

カラーの大迫力で見る。
Wild Mook 45

自衛隊が所有しているあらゆる装備を
迫力ある豊富なカラー写真で収録

大好評発売中!!
定価1,800円(〒200)

●カラー・スペシャル
グラフ・日本の防衛力　Air to Air　第10師団夜間渡河訓練　東京湾展示作業訓練

●航空自衛隊〔JASDF〕
F-15要撃戦闘機　F-1対地支援戦闘機　F-4EJ要撃戦闘機　F-104J要撃戦闘機　F-86F昼間戦闘機　E-2C早期警戒機　RF-4E偵察機　輸送機　救難捜索機　飛行点検機　練習機　救難ヘリコプター　ミサイル　基地車輌　通信・電子機器　機上機器類　救難装備品　クラシュバリヤー………etc.

●陸上自衛隊〔JGSDF〕
74式戦車　61式戦車　M41戦車　73式装甲車　60式装甲車　M3A1装甲車　けん引車　自走高射機関砲　自走迫撃砲　自走無反動砲　自走榴弾砲　自走ロケット発射機　地対空誘導弾ホーク　79式対舟艇対戦車誘導弾発射機　64式対戦車誘導弾発射機　迫撃砲　無反動砲　榴弾砲　カノン砲　高射機関砲　ロケット弾発射機　拳銃　小銃　機関銃　航空機　偵察隊　空挺隊　レンジャー隊　架橋機材　車両　地雷………etc.

●海上自衛隊〔JMSDF〕
はるかぜ型　あやなみ型　むらさめ型　やまぐも型　みねぐも型　あきづき型　あまつかぜ型　たちかぜ型　たかつき型　はるな型　しらね型　いすず型　ちくご型　潜水艦　機雷艦艇　哨戒艦艇　支援艦艇　支援船　対潜哨戒機　支援航空機　砲熕武器　ミサイル　ロケット弾発射機　魚雷発射管　魚雷　爆雷　機雷　ソノブイ　ソーナー　掃海具　レーダー　無線機………etc.

KKワールドフォトプレス

FARNBOROUGH INTERNATIONAL 80

PHOTO PANA

PHOTO
HILARY CALVERT

アメリカを代表するF-18(上)，F-15(下，
-16(右下)。F-18は残念ながら最終日に会
らスペインへの途上墜落事故で失われた

英国航空宇宙工業会(SBAC)主催による航空ショー「ファーンボロ・インターナショナル'80」が、8月31日から9月7日まで、ロンドン近郊のファーンボロで開かれた。このショーは、フランスのパリ・エアサロンとならぶ古い歴史を持っており、今回は航空関連メーカー500社、約150機が参加した。ショーのハイライトは軽戦闘機、コミューター・エアライナー、攻撃機の3種で、第3世界への軽戦闘機、軽攻撃機の売り込みに特に激しさがみられた。前回(1978年)のショーは米政府の姿勢が非常に消極的であったのに対して、今回は米政府、軍の積極的な売り込み作戦があったため、F-15、F-16、F-18、E-3などのフライト・デモンストレーションが特に見せ場であった。今月はその第一報をお知らせしよう。

今年のファーンボロで各
がもっとも熱心だったの
いわゆる第三世界への戦
機と攻撃機の売り込みで
米、英、仏の最新鋭機が
ろってフライト・デモ
レーを行なった。欧州の
戦機であるMRCAトーネ
ド、ダッソーブレゲー
ラージュ2000、4000など
アメリカ機に対抗するた
に戦闘機、攻撃機型など
可能なかぎり出展し、フ
イトも従来にない熱気
びていた。この頁上はミ
ージュ4000のプロトタイ
20°近い迎え角によるロ
パスを見せた。中と下は
れぞれトーネードのF.2"A
2"(ZA254)とGR.1最新
のF.2型の胴体下に装備
ていたのはBAeスカイフ
ッシュAAM。ADVはAIR
DEFENCE VARIANTの略。

フランス機は特殊な事情のぞいて、従来ファーンボロに出展することは少なかったが、ミラージュ戦闘機グループは、上の2000が2機並んだ。上はブルーのカムフラージュに身をつつんだ2000-04。下は今や英国の輸出のホープと期待されているBAeシーハリアーFRS.1(XZ457)。RNAヨービルトン所在のNo.899Sqn.所属機。同機を搭載する小型空母構想が多くの国で検討されている。

FARNBOROUGH AIRSHOW sponsored by the Society of British Aerospace Companies was held from August 31st to September 7th this year. Participated in the show were more than 150 aircraft and 500 firms, providing the highlight in the fields of Light-weight fighters, Light-Strike aircraft, and Commuters. Unlike preceding show held in 1978, the U.S. participation appeared stronger with demo-flight made by F-15, F-16, F-18, E-3, and A-10. On the other hand, the attention of Third World buyers were drawn to BAe Hawk, Mirage 2000 and 4000.

対潜哨戒機として実用化されていたBAeニムロッドのAEW(早期警戒)型AEW3が連日会場上空をフライパスした(上)。AEW.3はプロトタイプ1号機(XZ286)で、機首と機尾にマルコニ製レーダを装備、360°の全方位に対して警戒が可能だ。同機は英国のAEW機装備計画によって試作されたもので、NATOのE-3装備考慮とは別に英国独自の道を選んだための。写真の大型レドームは幅2.45m、長さ1.83mのレーダ・アンテナが内蔵されている。20年以上の長い活躍をはこぶウエストランド・シーキングHC.4。英海軍では同機をコマンドと称して攻撃任務に使用しており、スリングで吊り下げたのはスノーキャット特殊車。下は日曜日の朝、ディスプレイスタンドに到着するヘリコプター。手前の練習機はフィンランド製のバルメット・L-70X。右側はショート330コミューター。330はスカイバン輸送機のストレッチタイプで、最大30席を設けることができる。

PHOTO NEWS

←訓練から帰投したソビエト空軍パイロット。機体はMiG 21のPFM以降の後期型と思われ，手前の"01"は薄系統の，後方の32は緑系統のカムフラージュが施されている。(TASS)

↓8月17日，ソビエト各地の飛行場は航空記念日でにぎわった。左は空軍記念日にデモフライトするMiG23S，右は民間航空記念日でのアエロフロートのAn30（TASS）

↓7月，ジェネラル・ダイナミックス社は通算200機目にあたるF-16A（79-414）を送り出した。この機体は米空軍にとっては128機目に当たり，マクディール空軍基地の56TFWへ引渡される予定。(MO)

[Top]. The Soviet pilots comment each other about training sortie they just completed. Shown from left to right are Lt. V.Kasyura, Capt. Ye.Gamarov and Lt.V. Logvin. (TASS)

[Middle] On August 17th the "Air Fleet" Day" was celebrated at the various air bases in USSR. Shown in Left is MiG 23 and right is An-30 used by Aeroflot as research vehicle. (TASS)

[Bottom]. The U.S.Air Force recently received its 128th F-16 from the General Dynamics. Currently seventy-two F-16s are being flown by the Belgain, Danish, Dutch, Norwegian and Israel air forces. USAF plans to procure around 1,400 of F-16 fighters. (G.D)

↑ボーイング・ウイチタ工場は747の機首部分を生産しているが、このたび500機目の747の機首が完成、最終組立工場であるワシントン州のエバレット工場へ鉄路送り出した。500号機はスカンジナビア航空が発注している機体（ボーイング）
↓ロッキード製輸送機の話題3題。上はロッキード・ジョージアのマリエッタ工場で8月14日から始まった新型主翼装備C-5Aのテスト風景。この新型主翼は強化アルミ合金との換装によって、重量増加をまねくことなく、強化しようという試みで、MACのC-5A 75機に対して行われる。契約額は8,800万ドル。左下はANGのC-130H（78-81…）だが、尾部胴体下に"アフターボディ・ストレイク"と呼ばれるテイルフィンが付いている点に注目。このフィンは全長2.1m，高さ50cm，厚さ10cmのアルミとFRPでできており、装備により、在来機の3%以上燃費が向上する。右下はNASAの空飛ぶ天文台、NASAのL-300-50A-01スターリフター（N714NA）。水蒸気による赤外線吸収の影響を防ぐため、高度12,000〜13,000mの間で観測を行なう。なお、このスターリフターは、8月中旬にはペルセウス座流星群の観測にも使用された。（ロッキード）

[Top] The 500th unit of the nose section of Boeing 747 is shown being sent off by the crew of Wichita as the train-loaded unit departs for Everett plant (Boeing)
[Middle] The "Flying Astronomical Observatory", C-141A Starlifter of NASA named after her unique mission. Note the square observation window on left top of forward fuselage through which 91.5cm-caliber telescope will be extended.

[Bottom Left] Flight evaluation of the modified C-5A Galaxy equipped with enforced wings began from August 14th over the Marietta facility of Lockheed Georgia
[Bottom Right] More than 3% fuel saving has been recorded by tail-fin installed C-130 Hercules experimented recently by Lockheed Georgia. Each tail fin, formally called as "after-body strake", measures length 2.1m, height 50cm, thickness 10cm.

PHOTO NEWS

↑VMFA-451と交替して，岩国基地へ配備されたVMFA-333 "Shamrocks"のF-4S（153779）。VMFA-333はMCASビューフォートのMAW-2，MAG-31に所属していたが，今年7月から6ヵ月のローテーションで岩国のMAW-1，MAG-15に派遣されたもの。モデックスは100番代だが，現在は2ケタに変更されているという。8月2日，嘉手納にて。（写真提供　大谷秀幸）

←7月29日，横田基地へ飛来した374TAWのHC-130P-130-LM（66-216）。クラーク基地に配備されている機体（写真提供　長谷部正治）

↙キュービック・ベイから横須賀へ持ってきたミッドウェイに同乗，厚木基地に隣接する日本飛行機で修理を受けたNAFキュービー・ポイント所属のHH-46D（151922），修理を終え嘉手納に立寄った折のショットで，機首パイロンには"GECKO（フィリピンのいもり）AIRWAYS"のエンブレムが見える。（写真提供　北出良知）

↓こちらもフィリピンからの来訪者，3TFW，26TFTASのF-5E（75-613）。嘉手納の18TFW所属機とのACMトレーニングのため，クラークから飛来したアグレッサーで，この機体はスネーク・スキムを施している。7月22日，嘉手納で撮影。（写真提供　北出良知）

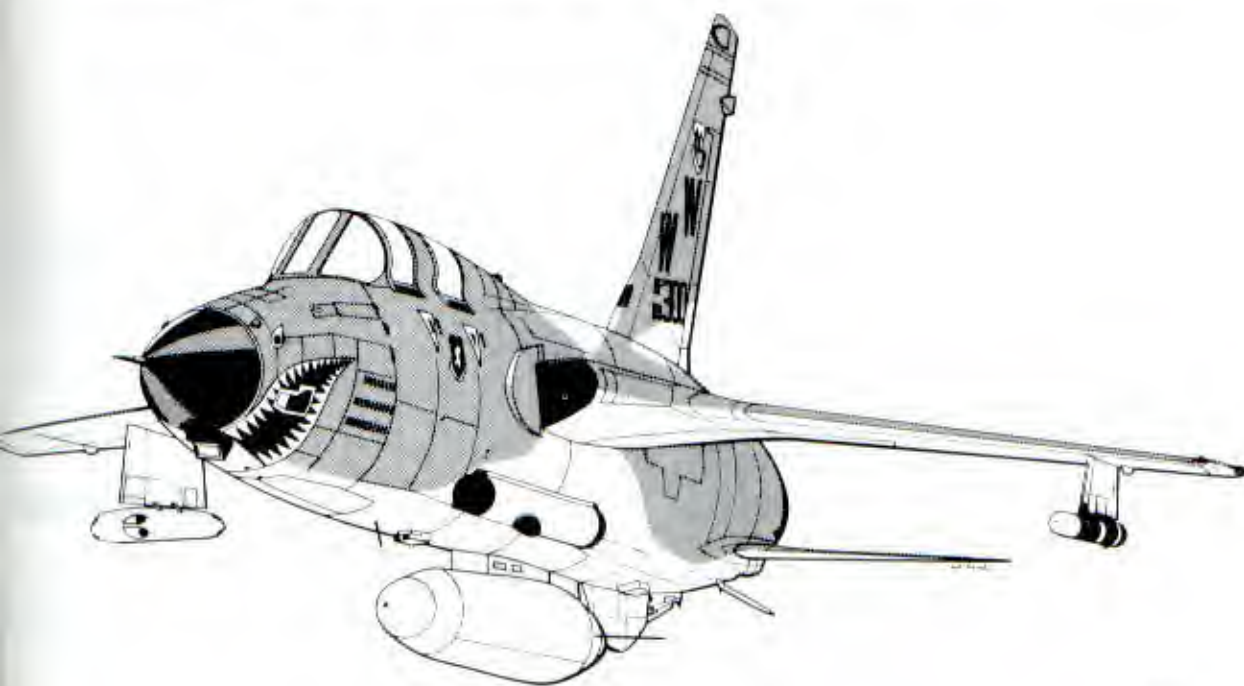
[Top] F-4S of VMFA-333 at MCAS Iwakuni. Replacing outgoing VMFA-451 the VMFA-333 is now stationed in Japan for the first time.
[2nd from Top] HH-130P (66-0216) from the 374TAW made visit to Yokota AB on 29 July. (M.Hasebe)
[3rd from Top] An HH-46D "Gecko Airways" from the Philippines enroute to Japan Aircraft plant for repairing made stop over at Kadena, Okinawa on July 1980. (T.Kitade)
[Bottom] In mid-July F5E(75-613) from the 26TFTAS/3TFW arrived at Kadena AB, Okinawa from Clark AB, the Philippines for an extensive ACM training. (Y.Kitade)

MODELLING MANUAL

REPUBLIC F-105 THUNDERCHIEF

リパブリック F-105 サンダーチーフ

解説・平野一彦/三井一郎
イラスト・三井一郎/長久保秀樹
資料提供・山内秀樹

1955年10月25日に進空したプロトタイプYF-105A以来4半世紀に渡って世界の空を駆けめぐったサンダーチーフが遂にアメリカ空軍第一線部隊を引退した。ベトナム戦で総生産機数の半分にも達する犠牲を強いられ，また核抑止力の新旗手として開発されながら本来の任務には従事することはなかったにもかかわらず，その優れた低空高速性能と搭載量によってベトナム戦では通常ミッション以外にも自らを囮とするワイルド・ウィーズル・ミッションまでも難なくこなした老練なカミナリおやじも，寄る年波には勝てなかったということだろうか。サンダーチーフのタイプは大別してB，D，F，Gの4つ，800機にも達するが，このうち現存するのは100余り。使用部隊もANGとAFRESに5個が残るのみだが，これらもG型を装備するワイルド・ウィーズル部隊を除いて他機種へ転換することになろう。かくて今回は去りゆく者への思いを込めて，最強のファイター・ボマーとしてTACパイロットからこよなく愛されたF-105サンダーチーフを採り上げることにした。

全体解説

F-105の基本的なレイアウトは、主任設計者である、アレキサンダー・カートベリの前作であるRF-84Fに見ることができる。事実、試作1号機であるYRF-84Fはエドワーズでテストを受ける際、武装搭載能力についてもテストされた。このYRF-84Fの初飛行の時期が、F-105の前身であるAP（Advanced Project）-63の発表時期と相前後するというのも単なる偶然とは思えない。

これら諸般の事情を総合すると、F-105という戦闘爆撃機はF-84FのAPであることは間違いないし、それゆえ、大きなトラブルもなく開発が進んだともいえる。

米空軍のジェット戦闘機は、朝鮮戦争の戦訓により制空戦闘機と戦闘爆撃機に分かれる。前者の代表がF-86からF-102に至る要撃戦闘機とすれば、後者はだん然、F-84→F-105ということになるだろう。もし、という仮定が許されるとして、F-105に戦術核を使用する戦場が与えられたとしたら（幸いにしてそのような戦闘は行なわれなかったが）、F-105はその時点では世界最強の攻撃機として一世を風靡したかもしれない。そのF-105が通常爆撃機に改装され、はたまたSAMサイト制圧機となった過程を本項ではビジュアルな面からアプローチしてみたい。

F-105F ステーション・ダイアグラム（T.O. 1F-105F-4）

図はF-105F（Gも同様）のステーション・ダイアグラム。数字はピトー管（翼については胴体との接合部を0）を0とした場合の寸法で、単位はすべてinとなっている。

左主翼

W.S 49.75
W.S 61.461
W.S 80.149
W.S 91.5
W.S 103.642
W.S 131.24
W.S 146.463
W.S 172.4
W.S 184.054

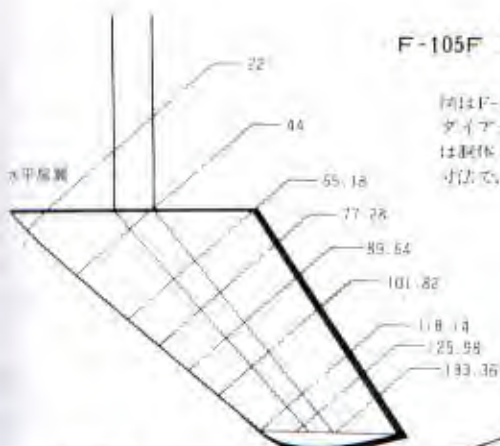
水平尾翼

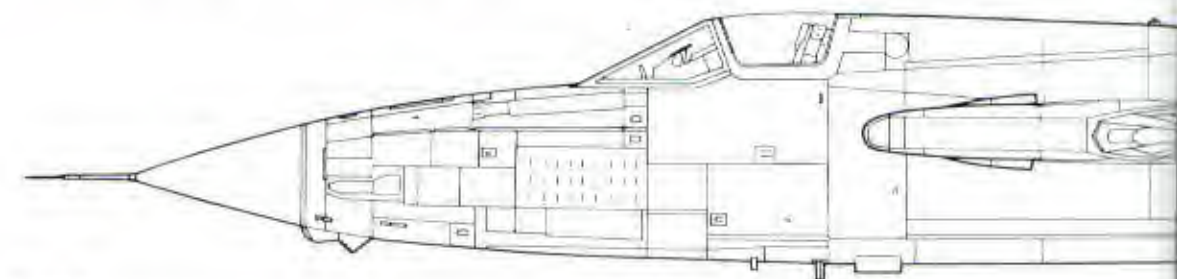
22
44
55.18
77.28
89.64
101.82
118.14
125.98
133.36

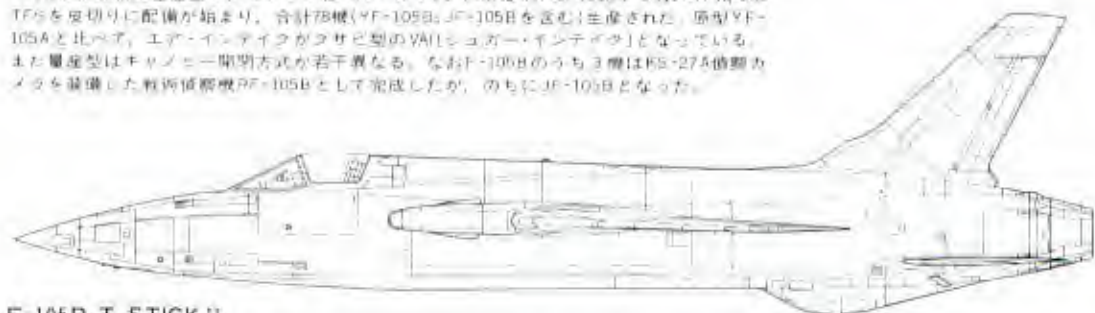
垂直尾翼

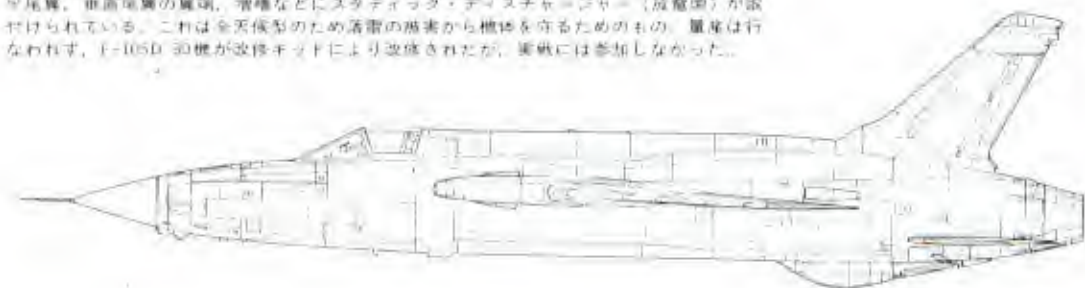
165.035
157.50
130.509
80.857
576
587.62
635.50
675
711

〈F-105DおよびF-105D T-Stick II 装備機器表〉
①ピトー管，②火器管制装置，③酸素供給装置，④集積計器装置，⑤プローブ・アンド・ドローグ式空中給油装置，⑥照準装置，⑦レーダー飛行指示器，⑧射出座席，⑨全方位コンパス，⑩爆弾倉制御器，⑪水噴射装置，⑫AN/ARN-62タカン・アンテナ，⑬ドラッグ・シュート，⑭AN/APX-37敵味方識別装置アンテナ，⑮AN/ARN-61マーカー・ビーコン，⑯AN/ARC-70コマンド・ラジオ・エンジン，⑰エンジン火薬始動装置，⑱エアデータ・コンピューター・セット，⑲オート・パイロット装置，⑳AN/ASQ-37，㉑20mmバルカン砲，㉒ロラン航法システム・アンテナ，㉓ジャイロ飛行姿勢・速度指示セット，㉔AN/ARN-92ロラン・システム。

胴体

F-105は基本的にB, D, Fの3バージョンに大別できる。それに各々の派生型が加わるわけだが、エアフレームそのものには800機におよぶ生産数にもかかわらず、大きな改修がほとんどなされていない。このことは、設計の正しさを証明しているのと同時に、大規模な改造を受けることなく、さまざまな任務に転用できたF-105の守備範囲の広さ、キャパシティの大きさを物語っている。エンジンも一貫してJ75を使用、FCSはナサール R-14で、核攻撃機、戦術攻撃機、ワイルド・ウィーズル機とその形態やシステムは変わっているが、F-105の基本レイアウトは不動である。

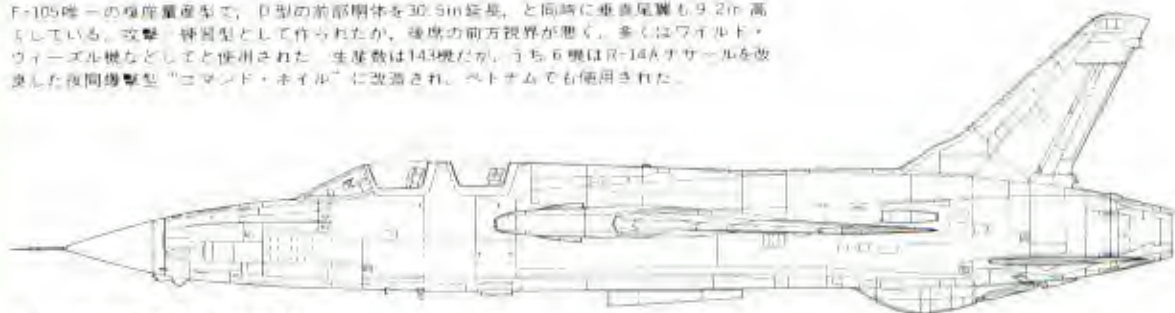
さてこの頁ではF-105B, D, D(Tスティック II), F, F(コンバット・マーチン), Gについて述べていくわけだが、そのシステムなどに関しては本文およびグラフページが詳しい。そこでこのページでは、もっぱらビジュアルな面から、各型の相違や特徴について見ていくことにしよう。なお、ここには図示されていないが、エーリア・ルール、シュガー・スクープを採用していないYF-105A(原型1, 2号機)がある。またYF-105Bも量産型F-105Bとは若干異なっている部分もあるので、グラフもしくは本文を参照していただきたい。

F-105B

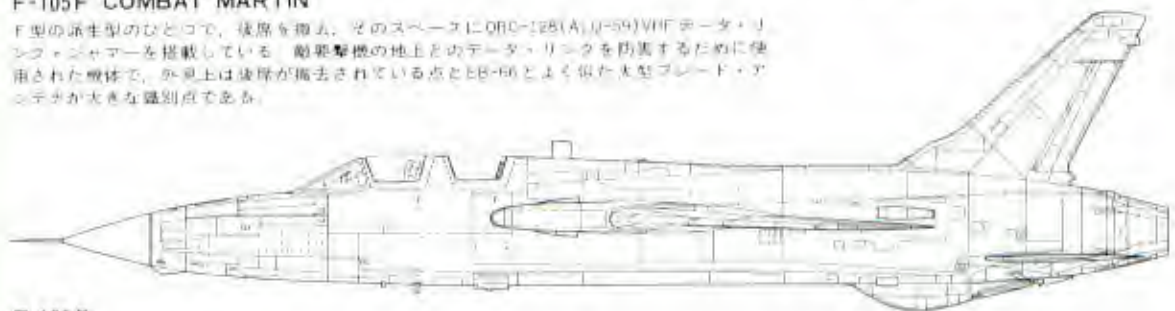
F-105Bは最初の量産型で、エンジンはJ75-PW-5で、FCSはMA-8。1958年5月、4TFW, 335TFSを皮切りに配備が始まり、合計78機(YF-105B, JF-105Bを含む)生産された。原型YF-105Aと比べて、エア・インテイクがクサビ型のVAI(シュガー・インテイク)となっている。また量産型はキャノピー開閉方式が若干異なる。なおF-105Bのうち3機はKS-27A偵察カメラを装備した戦術偵察機RF-105Bとして完成したが、のちにJF-105Bとなった。

F-105D T. STICK II

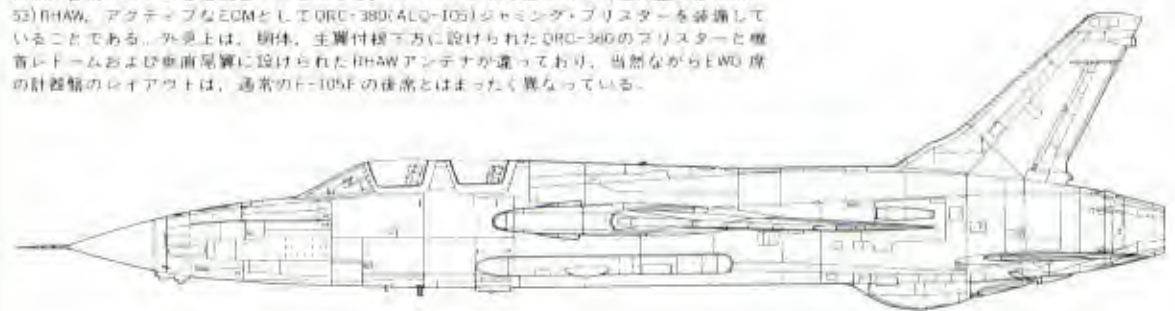
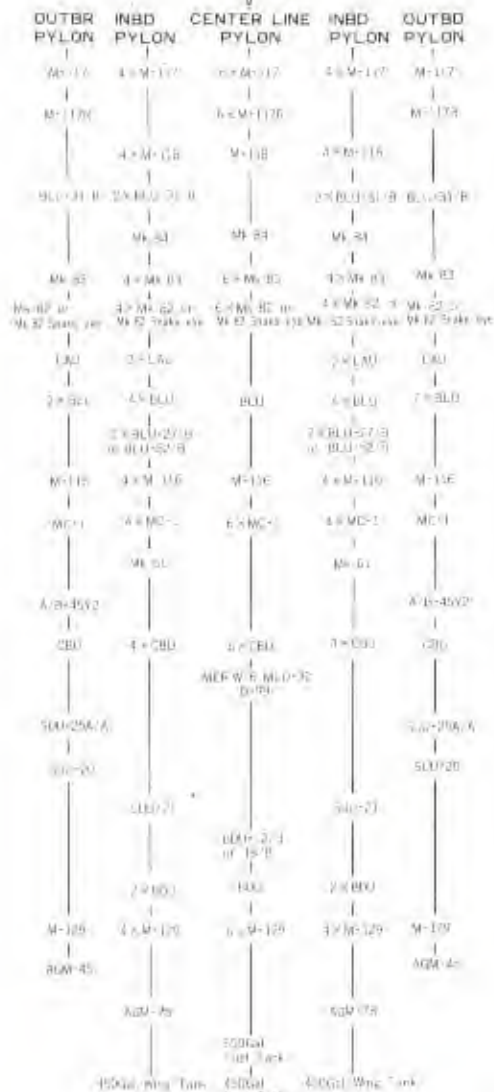
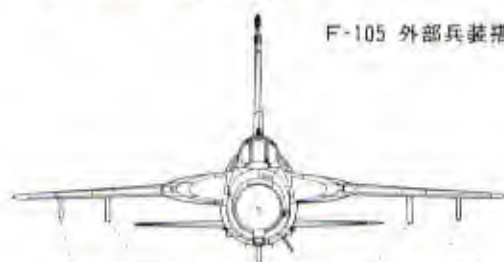
F-105Dの航法能力型。ハンプ・バック(背中のふくらみ)が大きな識別点で、ここに追加されたロランなどの航法機材を搭載している。また、ちょっと気が付きにくいが、主翼、水平尾翼、垂直尾翼の翼端、背峰などにスタティック・ディスチャージャー(放電索)が設けられている。これは全天候型のため落雷の被害から機体を守るためのもの。量産は行なわれず、F-105D 30機が改修キットにより改修されたが、実戦には参加しなかった。

型式	機数	シリアルナンバー	備考
YF-105A-1-RE	2	54-98 99	
YF-105B-1-RE	4	54-100 103	
F-105B-5-RE	1	54-104	
	2	54-106 107	107はJF-に改造
	2	54-109 110	
F-105B-6-RE	1	54-111	
F-105B-10-RE	9	57-5776 5784	
F-105B-15-RE	18	57-5785 5802	
F-105B-20-RE	38	57-5803 5840	
JF-105B-6-RE	3	54-105, 108, 112	RF-105Bを改称
F-105D-1-RE	3	58-1146 1148	
F-105D-5-RE	25	58-1149 1173	
	41	59-1717 1757	
F-105D-6-RE	17	59-1758 1774	
F-105D-6-RE	10	59-1817 1826	
	18	60-409 426	
F-105D-10-RE	109	60-427 535	30機はF-105Dサンダー・スティックIIに改造
	12	60-5374 5385	
F-105D-15-RE	66	61-41 106	
F-105D-20-RE	55	61-107 161	
F-105D-25-RE	59	61-162 220	
	21	62-4217 4237	
F-105D-30-RE	39	62-4238 4276	
F-105D-35-RE	135	62-4277 4411	
F-105F-1-RE	36	62-4412 4447	54機はF-105Gに改造
	107	63-8260 8366	
総計	833		

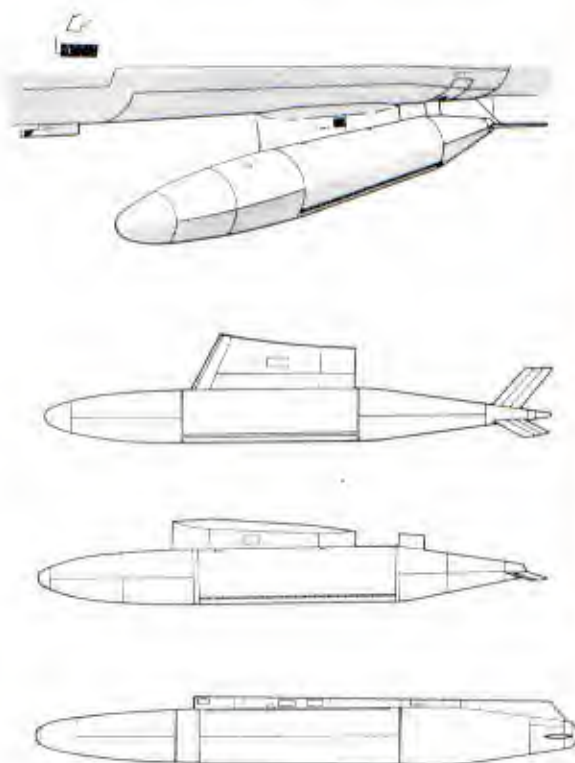
F-105Dはこのシリーズの中では最も多く作られたバージョンで，生産数は610機，B型を全天候化した核運用を含む攻撃型であった。しかしブロック25以降の後期型（前期型もオペレーション・ルック・アライク改修によって-25規格となる）は爆弾倉に燃料タンクを装備，胴体下にハードポイントを装備，14,000lb以上の搭載量をもつ通常攻撃型となった。B型と比べて，15in延長された機首にはASG-19爆撃航法システム，R-14Aナサール FCS，そしてそれにともなうAPN-131ドップラー航法装置とFC-5自動操縦装置からなるサンダー・スティックが詰っている。エンジンはA/B使用時の最大推力17,200lbのJ75-PW-19Wが装備されている。

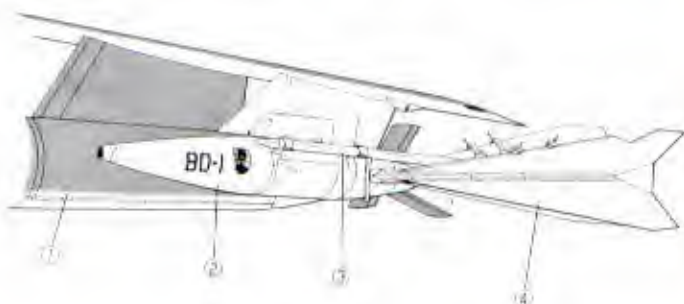
F-105F

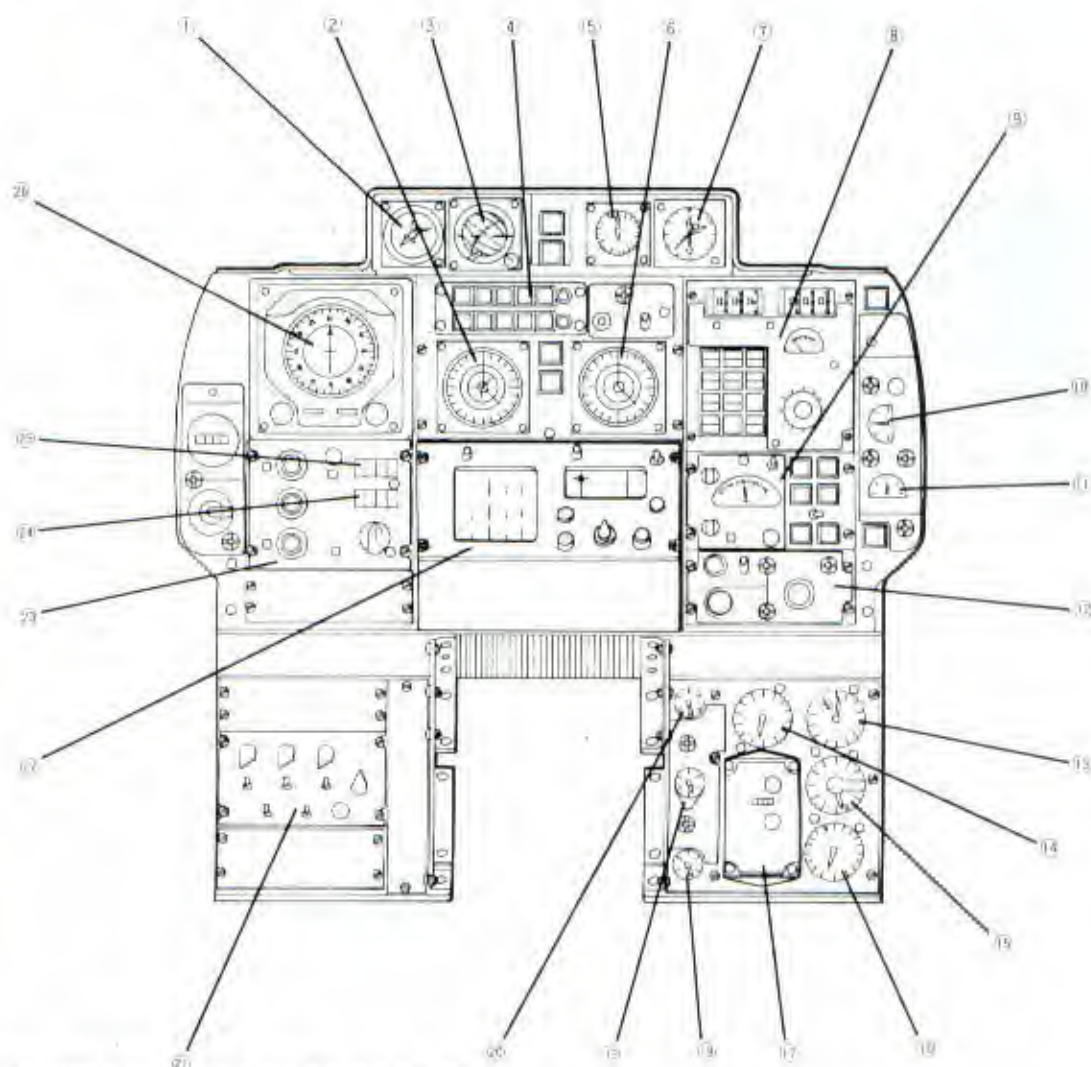
F-105唯一の複座量産型で，D型の前部胴体を30.5in延長，と同時に垂直尾翼も9.2in高くしている。攻撃・練習型として作られたが，後席の前方視界が悪く，多くはワイルド・ウィーズル機などとして使用された。生産数は143機だが，うち6機はR-14Aナサールを改良した夜間爆撃型"コマンド・ネイル"に改造され，ベトナムでも使用された。

F-105F COMBAT MARTIN

F型の派生型のひとつで，後席を撤去，そのスペースにQRC-128(ALQ-59)VHFデータ・リンクジャマーを搭載している。敵邀撃機の地上とのデータ・リンクを妨害するために使用された機体で，外見上は後席が撤去されている点とEB-66とよく似た大型ブレード・アンテナが大きな識別点である。

F-105G

F-105FのワイルドウィーズルⅢ型で，60機改修される予定だったが，機体の消耗などにより54機が完成しただけにとどまった。F型に比べて大きな改修点はAGM-78Bスタンダード ARMの管制システムを搭載していることと，パッシブECMではAPR-35（後期型ではALR-53）RHAW，アクティブなECMとしてQRC-380(ALQ-105)ジャミング・ブリスターを装備していることである。外見上は，胴体，主翼付根下方に設けられたQRC-380のブリスターと機首レドームおよび垂直尾翼に設けられたRHAWアンテナが違っており，当然ながらEWO席の計器盤のレイアウトは，通常のF-105Fの後席とはまったく異なっている。

外部搭載兵装

F-105は胴体下および主翼下に計5ヵ所のハードポイントを持ち、J75-PW-19Wを装備するD型では1,000lbのMk.84なら最大3発、500lbのMk.82も最大16発の搭載が可能である。下に示すのは、外部搭載の増槽タンクで、450Galウイング・タンクを2個と胴体下650Galタンクを装備し、更にウエポンベイ内のタンクと機体内燃料を合計すると最大2,970Gal（19,344ℓ）にもなる。更にF-105はフライング・ブーム式のほかにプローブ・アンド・ドローグ式の空中受油装置を有しており、優秀な航続性能を誇っている。

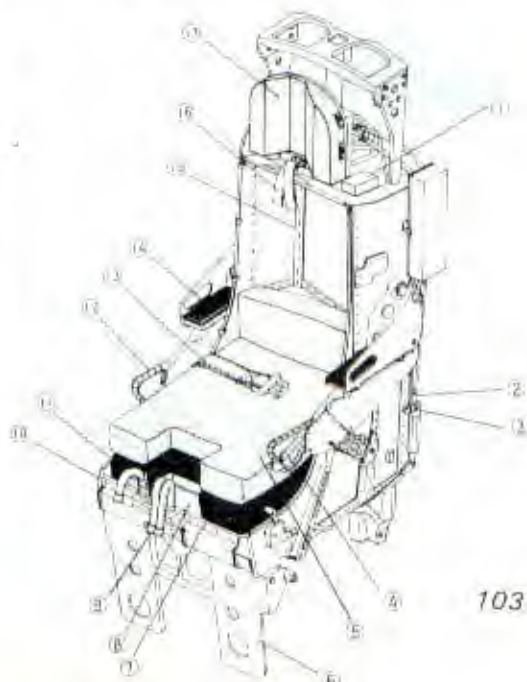
増槽

A/A37Uトウ・ターゲット・システム

図はF-105の左外翼パイロンに装備されたA/A37U-15トウ・ターゲット・システムである。ブームによって装備されているのは主に機関砲のターゲットとして多数使用されている薄アルミ製のTDV-10Bダート・ターゲットで、中部には石灰が詰っており、弾丸がヒットした場合の目印となる。
①450Galウイング・タンク ②リール収納ポッド（通常2,300～5,000ft） ③トウ・ビーム ④TDU-10Bダート・ターゲット

★略語
M-117：M-117, M-117G, M-117GP
LAU：LAU-3/A, LAU-3D/A, 18/A, -32, -59or-68
BLU：BLU-1/B, BLU-27/B, BLU-52/B
CBU：CBU-24A/B, -24/B, -24B/B, -29A/B, -29/B, -29B/B, -49A/B, -49/B, -49B/B, -53/B, -54/B, -58/B, -71/B
BDU：BDU-4/B, -8/B, -19/B

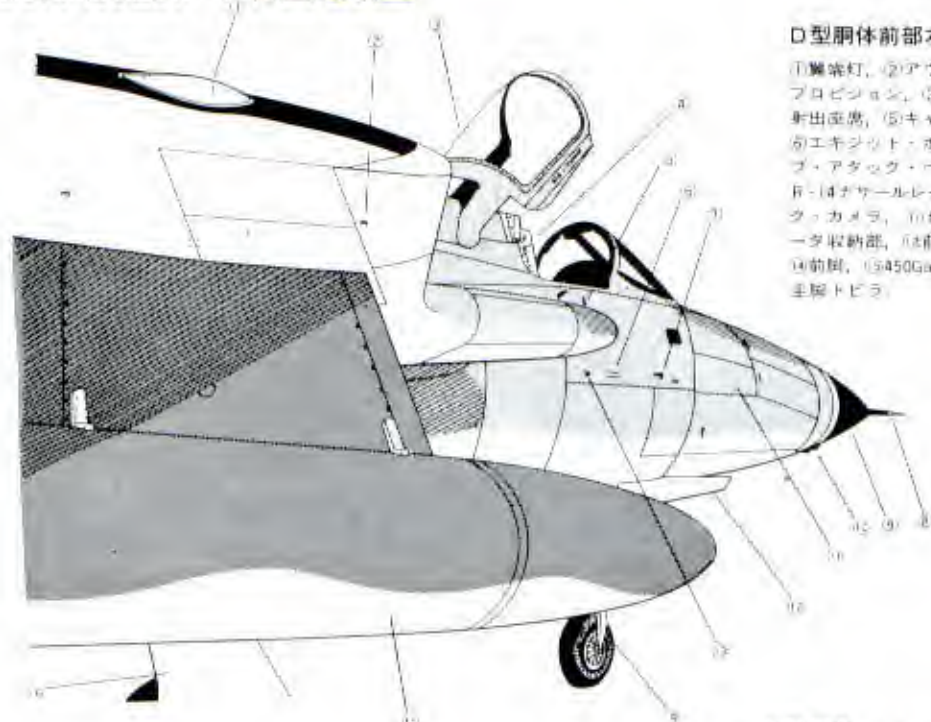
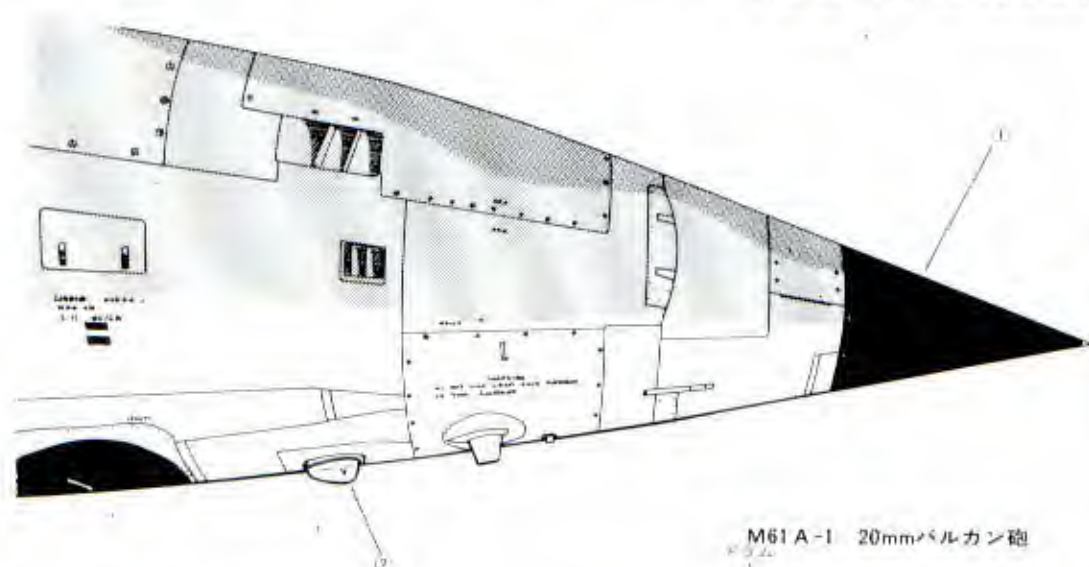
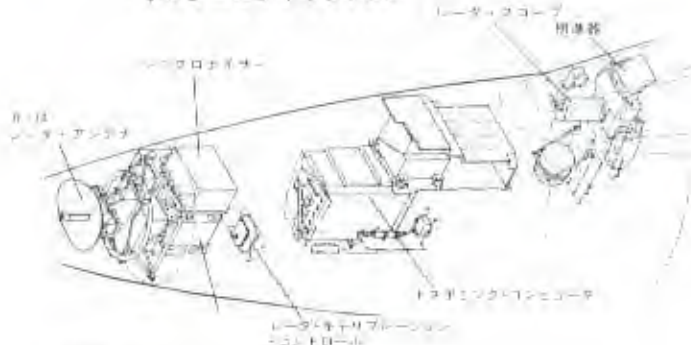
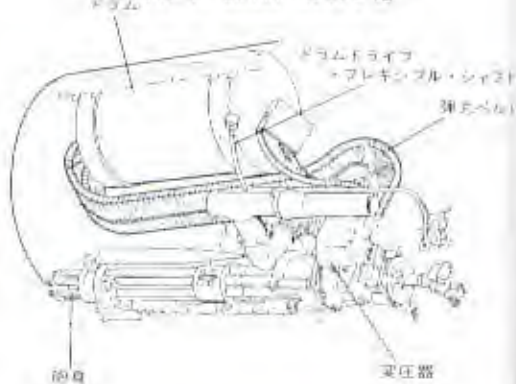
コクピット・インテリア

★F-105Fワイルド・ウィーズルIII後席計器盤★
(AGM-78B能力を持つTO-1F-105F-547機)

①高度計, ②APR-36方位表示スコープ, ③スタンバイ姿勢指示器, ④APR-36アナライザー表示パネル, ⑤スタンバイ速度計, ⑥APR-35または-36攻撃用スコープ, ⑦時計, ⑧AGM-78Bコントロール・パネル, ⑨ALR-31マスター・コントロール・パネル, ⑩AGM-78Bシーカー・ヘッド上下角指示器, ⑪AGM-78Bシーカー・ヘッド方位角指示器, ⑫AGM-78B目標高度コントロール・パネル, ⑬回転計, ⑭燃料流量計, ⑮エンジン油圧計, ⑯エンジン排気温度計, ⑰TCSレーダー・クリアランス指示器, ⑱ユーティリティ油圧計, ⑲PC-2油圧計, ⑳PC-1油圧計, ㉑APR-36スレッショホールド・コントロール, ㉒APR-35パノラミック・パルス・アナライザー, ㉓APR-35リモート・コントロール, ㉔PRF表示器, ㉕周波数表示器, ㉖水平状況表示器

Type C-2A 射出座席(ゼロ・ゼロ式)

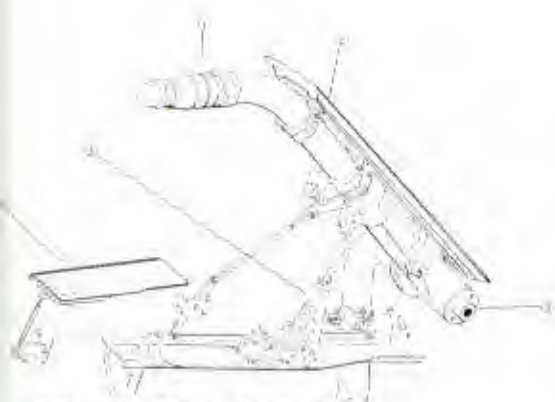
①チャフ・ディスペンサー・ボックス, ②シート・リムーブ・ピン, ③オートマチック・セーフティ・ベルト・トリガー, ④射出トリガー, ⑤サバイバル・クッション, ⑥レッグ・ブレース, ⑦ショルダー・ハーネス・コントロール・ハンドル, ⑧サバイバル・キット, ⑨パイロット装具接続口, ⑩キャノピー・アンド・シート・セーフティ・ピン・ストリマー, ⑪アーミング・インディケーター, ⑫ハンド・グリップ, ⑬オートマチック・セーフティ・ベルト, ⑭アーム・レスト, ⑮シートマン・セパレイター, ⑯ショルダー・ハーネス, ⑰ヘッドレスト, ⑱ドラッグ・プレート

胴体前部／降着装置

D型胴体前部右側

①翼端灯，②アウトボード・パイロン・プロビジョン，③キャノピイ，④C-2A射出座席，⑤キャノピイ開閉ハンドル，⑥エキジット・ポート，⑦アングル・オブ・アタック・ベーン，⑧ピトー管，⑨R-14ナサールレーダドーム，⑩ストライク・カメラ，⑪トスボミング・コンピュータ収納部，⑫前脚ドビラ，⑬胴体灯，⑭前脚，⑮450Gal ウイング・タンク，⑯主脚ドビラ

B型機首　①レドーム，②衝突防止灯

F型胴体前部右側

①タートル・デッキ，②遮へいカーテン，③リア・キャノピイ，④C-2A射出座席，⑤フロント・キャノピイ，⑥照準装置，⑦20mmバルカン砲ドア，⑧ラム・エア・タービン・ドア，⑨前脚ドア，⑩アキュムレーター・ゲージ，⑪アングル・オブ・アタック・ベーン，⑫ドップラー・レーダ・アンテナ収納部，⑬胴体灯，⑭キャノピイ開閉ハンドル，⑮冷却空気取入口，⑯M型空気取入口，⑰予備機材入れ.

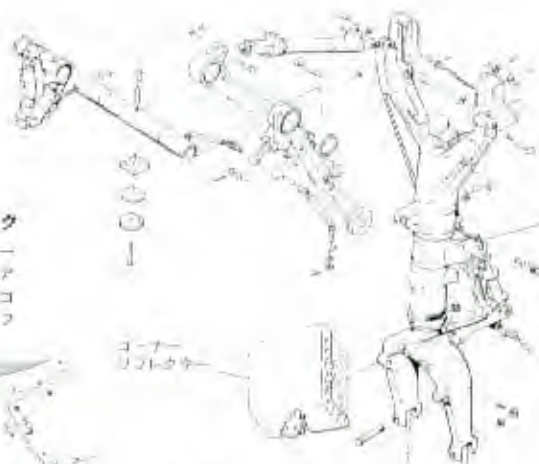
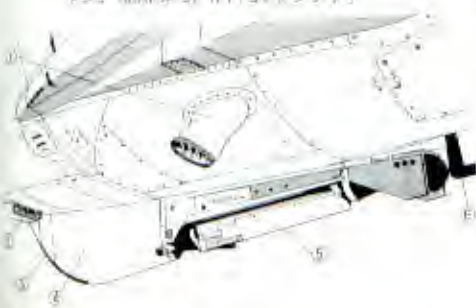
D型胴体前部左側

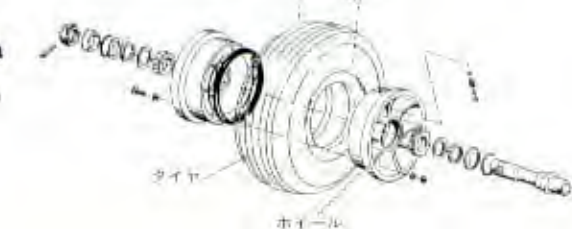
①フライング・ブーム方式空中給油装置受油口ドア，②プローブ・アンド・ドローグ方式空中給油装置，③油圧オイル・クーラー・ダクト出口，④キャノピイ，⑤タートル・デッキ，⑥冷却空気取入口，⑦ガン・ベイ・ドア，⑧前脚ドア，⑨油圧冷却空気出口.

プローブ・アンド・ドローグ方式空中給油装置

①給油棒，②ドア，③ビーム，④前部ドア，⑤支持棒.

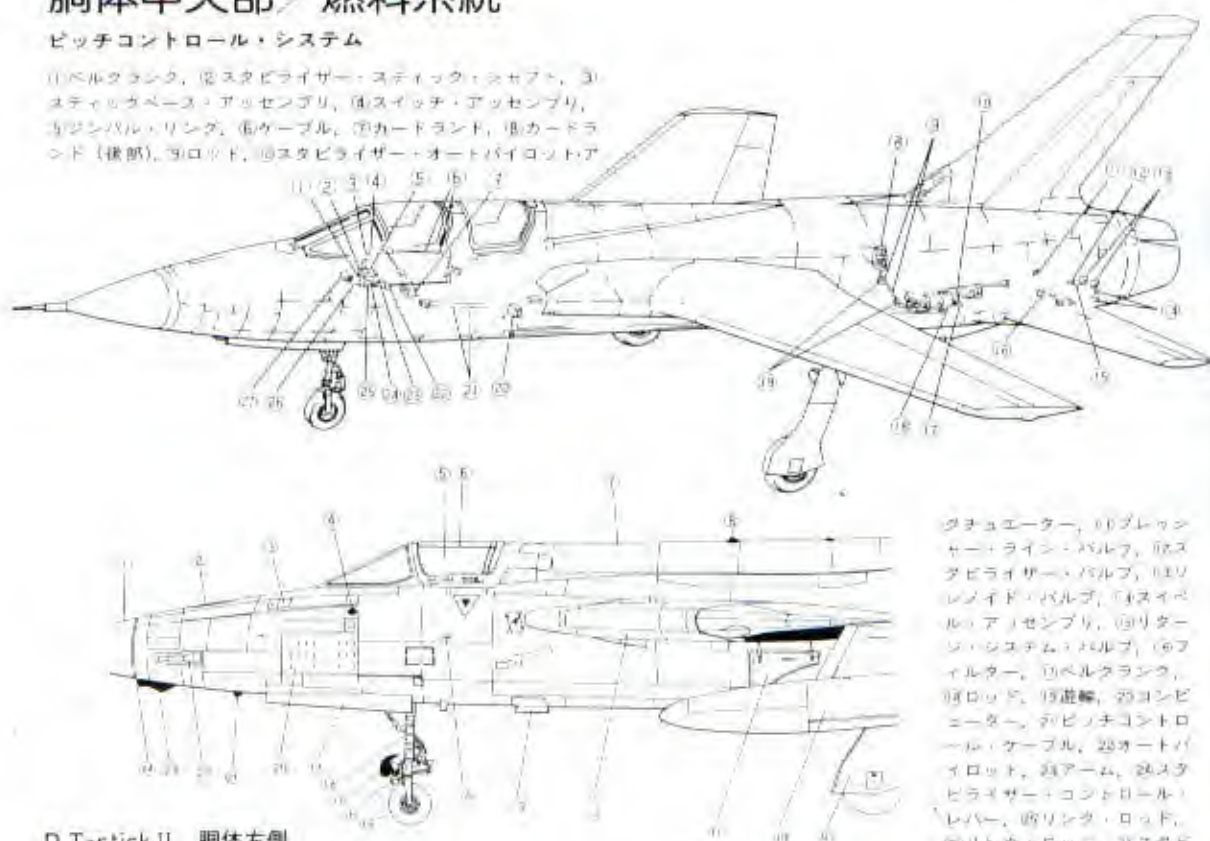
F-105はB型が図のプローブ・アンド・ドローグ式のみであるのに対し，ほかの各型はこれに加えて前方にフライング・ブーム式の空中給油装置を備えている.

ベントラル・フィン/アレスティング・フック

①フューエル・マスト，②アフタバーナ冷却空気排出口，③ARC-70 UHFアンテナ，④ARN-61 マーカー・ビーコン・アンテナ，⑤アレスティング・フック，⑥APX-37 IFF/SIFアンテナ.

前脚(各型共通)

前脚は180°の許容範囲を持つステアリング機構を備えており，また前方引込式のため，故障時には自重と風圧によってロックされるようになっている．なおタイヤサイズは25×7.7である.

胴体中央部／燃料系統

ピッチコントロール・システム

①ベルクランク，②スタビライザー・スティック・シャフト，③スティック・ベース・アッセンブリ，④スイッチ・アッセンブリ，⑤ジンバル・リング，⑥ケーブル，⑦カードランド，⑧カードランド（後部），⑨ロッド，⑩スタビライザー・オートパイロット・アクチュエーター，⑪プレッシャー・ライン・バルブ，⑫スタビライザー・バルブ，⑬ソレノイド・バルブ，⑭スイベル・アッセンブリ，⑮リターン・システム・バルブ，⑯フィルター，⑰ベルクランク，⑱ロッド，⑲遊輪，⑳コンピューター，㉑ピッチコントロール・ケーブル，㉒オートパイロット，㉓アーム，㉔スタビライザー・コントロール・レバー，㉕リンク・ロッド，㉖リンク・ロッド，㉗スタビライザー・コントロール・スティック・ダンパー。

D T-stick II　胴体左側

①レドーム，②フライング・ブーム式空中給油ドア，③プローブ・アンド・ドローグ式空中給油ドア，④油圧オイル・クーラー・ダクト出口，⑤キャノピイ，⑥ロラン航法システム・アンテナ，⑦サドル・バック，⑧衝突防止灯，⑨主脚カバー，⑩450Gal ウイング・タンク，⑪主脚カバー，⑫M型空気取入口，⑬冷却用空気取入口，⑭エキゾースト・ポート，⑮前脚タイヤ，⑯タクシー・ライト，⑰コーナー・リフレクター，⑱前脚柱，⑲前脚ドア，⑳ガンベイ・ドア，㉑衝突防止灯，㉒20mmバルカン砲発射口，㉓ストライク・カメラ，㉔ECM アンテナ。

F-105の機内燃料タンクは胴体背部に設けられており，3個（フロント・タンク，メイン・タンク，リア・タンク）に分割されている。このほか本来核爆弾収納時に設けられた胴体下部のウエポン・ベイに，390Galの補助タンク（このウエポン・ベイはほとんどこのタンク収納に使用された），それに主翼下の450Gal ウイング・タンク，と胴体下にオプションで450Galまたは650Galのタンクが装備可能である。なお機体の両側に8ヵ所ずつ設けられているタンク・セルとは，タンクおよび燃料バルブの水抜き穴である。

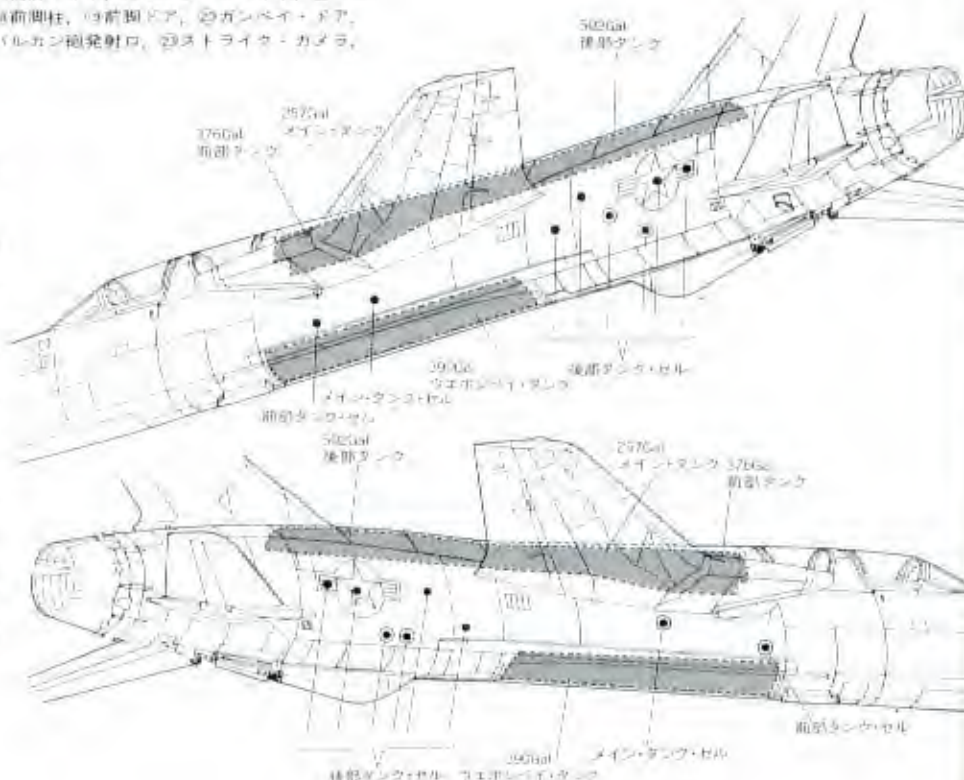
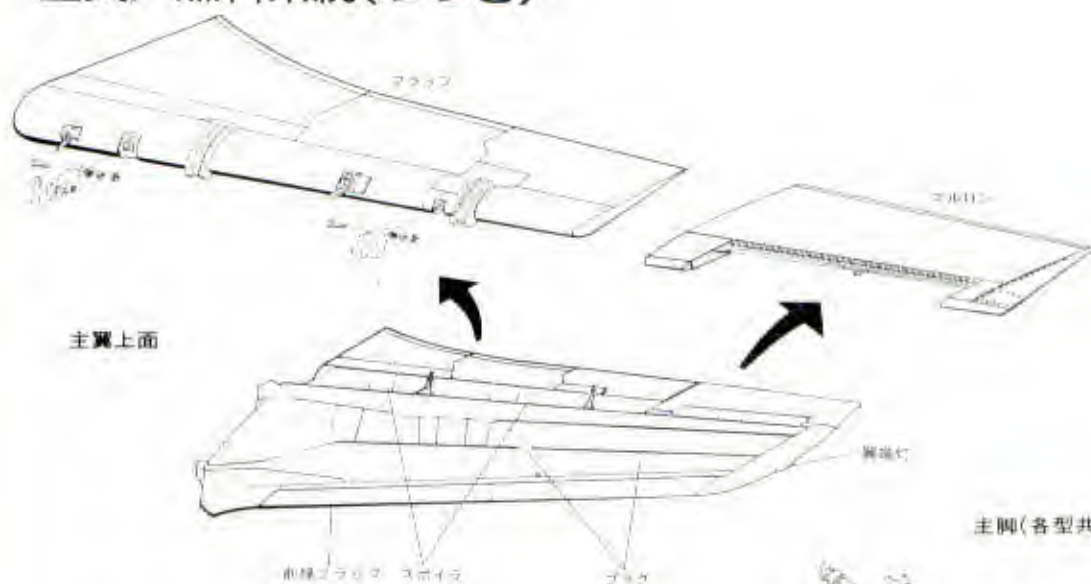
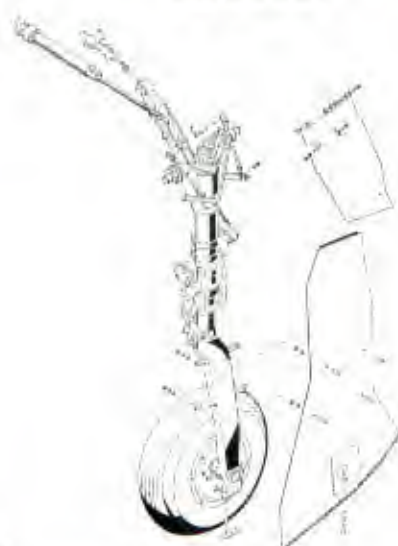
主翼／燃料系統（つづき）

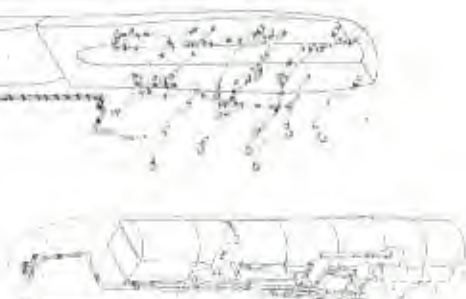
フラップ

エルロン

主翼上面

翼端灯

前縁フラップ　スポイラ

主脚（各型共通）

前部タンク　メインタンク　後部タンク

胴体内燃料タンク

主翼下面

①前縁フラップ駆動機構アクセス，②内翼パイロン・アタッチメント，③外翼パイロン・アタッチメント，④エルロン操舵機構アクセス，⑤エルロン油圧作動筒アクセス，⑥パイロン燃料シャットオフ・バルブ・アクセス，⑦内側主脚ドア。

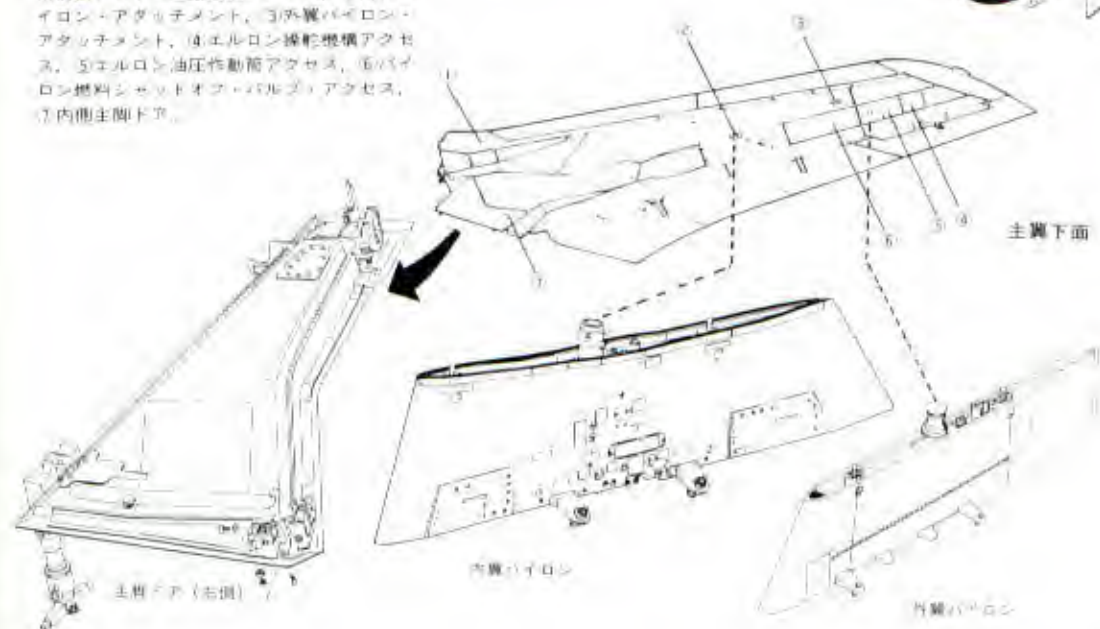
主翼下面

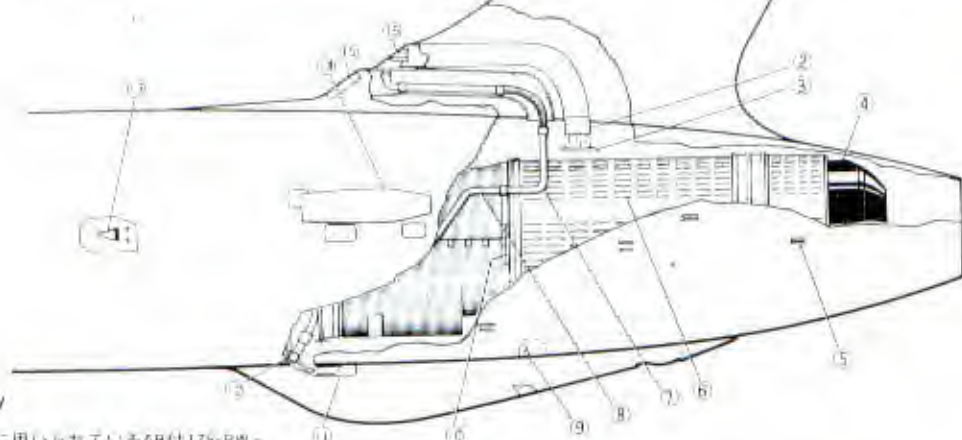
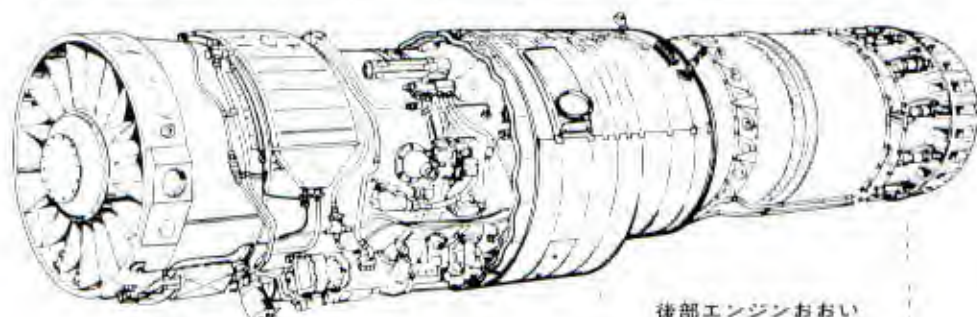
主脚ドア（右側）

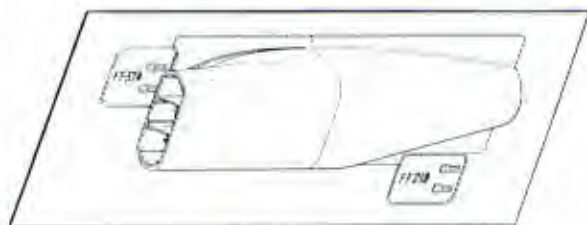
内翼パイロン

外翼パイロン

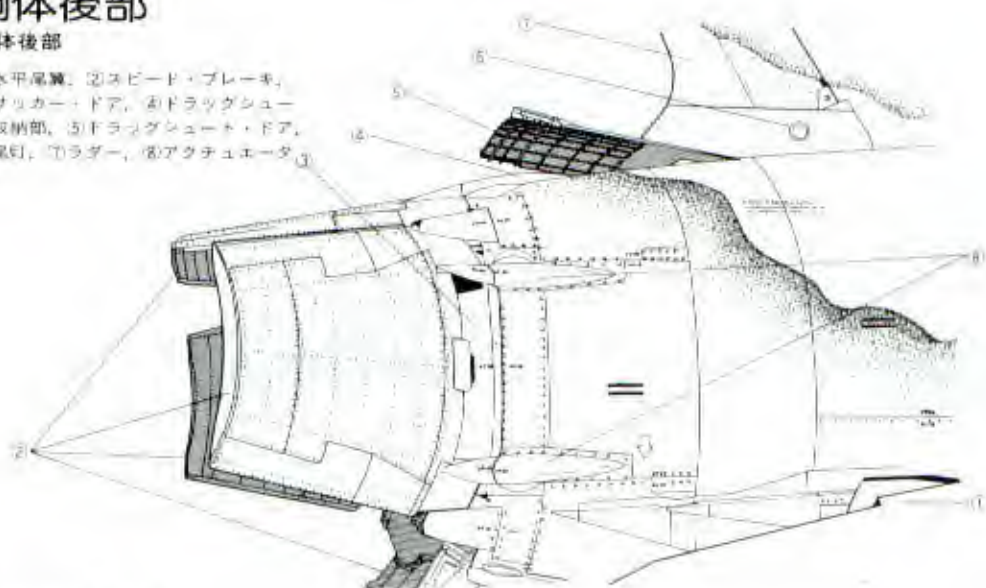
エンジン

アフタバーナ

①バーチカル・スタビライザー、②リワーク・ダクト、③デフレクター、④エンジン、⑤エキゾット・ポート、⑥エンジンおおい、⑦バーチカル・フィン・ライン、⑧ライン、⑨ヒート・ディテクター、⑩電気装置、⑪エキゾット・エジェクター、⑫フレーム・リワーク、⑬ダクト、⑭ラム・エア・スクープ、⑮フィン・ダクト、⑯バーチカル・フィン・ライン。

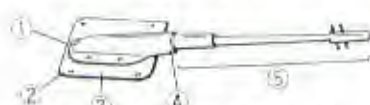
J75-P-19W

図はD型以後に用いられているAB付J75-PW-19Wである(B型は最初J75-P-5、のちにP-19)。アフターバーナと水噴射を同時に用いた場合の最大推力は26,500lb(12,030kg)。

アフタバーナ冷却用補助空気取入口

垂直尾翼前縁に設けられた小さなアフタバーナ冷却用空気取入口では不足であることが明らかになったため新設されたもので、これは前のものも同様の改修を受けた。

胴体後部

胴体後部

①水平尾翼，②スピード・ブレーキ，③サッカー・ドア，④ドラッグシュート収納部，⑤ドラッグシュート・ドア，⑥尾灯，⑦ラダー，⑧アクチュエーター

T-stick II 胴体後部

①尾灯，②スタティック・ディスチャージャ(DT-Stick IIのみ)，③ECMアンテナ・フェアリング，④ラダー，⑤ドラッグシュート

収納部，⑥スピード・ブレーキ，⑦アクチュエーター，⑧サッカー・ドア，⑨水平尾翼，⑩AN/ARC-61 マーカー・ビーコン，⑪AN/ARC-70 コマンド・ラジオ，⑫T-Stick IIサドル・バック外形，⑬エンジン冷却用空気取入口，⑭ECMアンテナ，⑮尾灯，⑯AN/ARN-62タカン・アンテナ，⑰ECMアンテナ，フェアリング。

スタティック・ディスチャージャー

①保持器，②マウント・プレート，③粘着帯 ④チップ・アッセンブリー

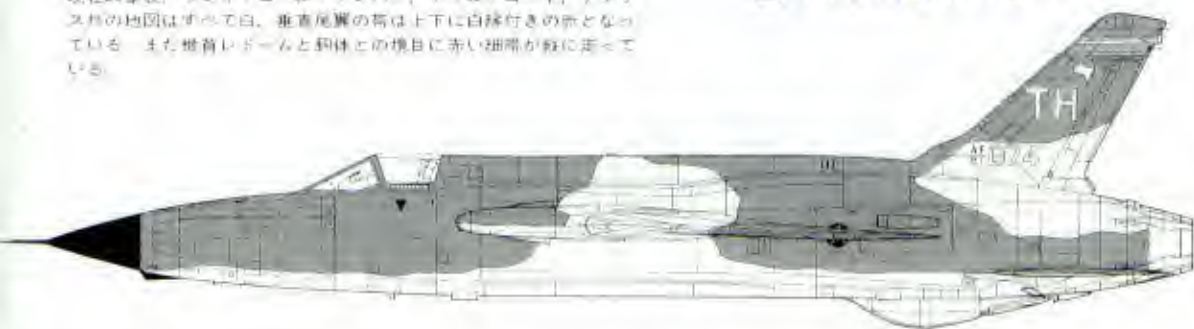
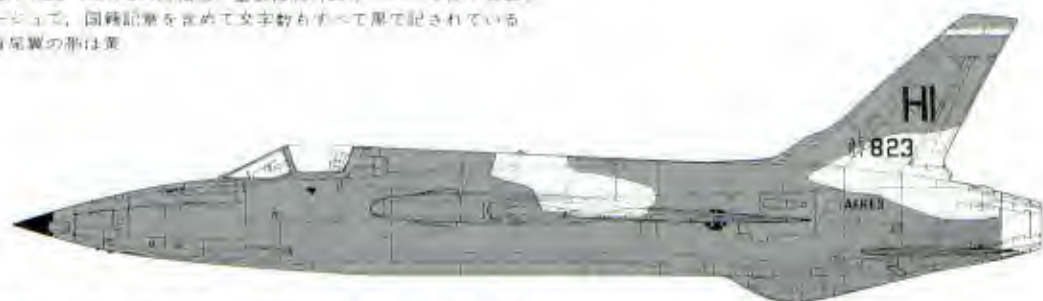
全天候性能を有するDT-stick IIはF-105中で唯一スタティック・ディスチャージャーを装備している。装備箇所は図の水平，垂直尾翼翼にそれぞれ2本ずつのほか，主翼端に3本，450Gal ウイング・タンクに2本。

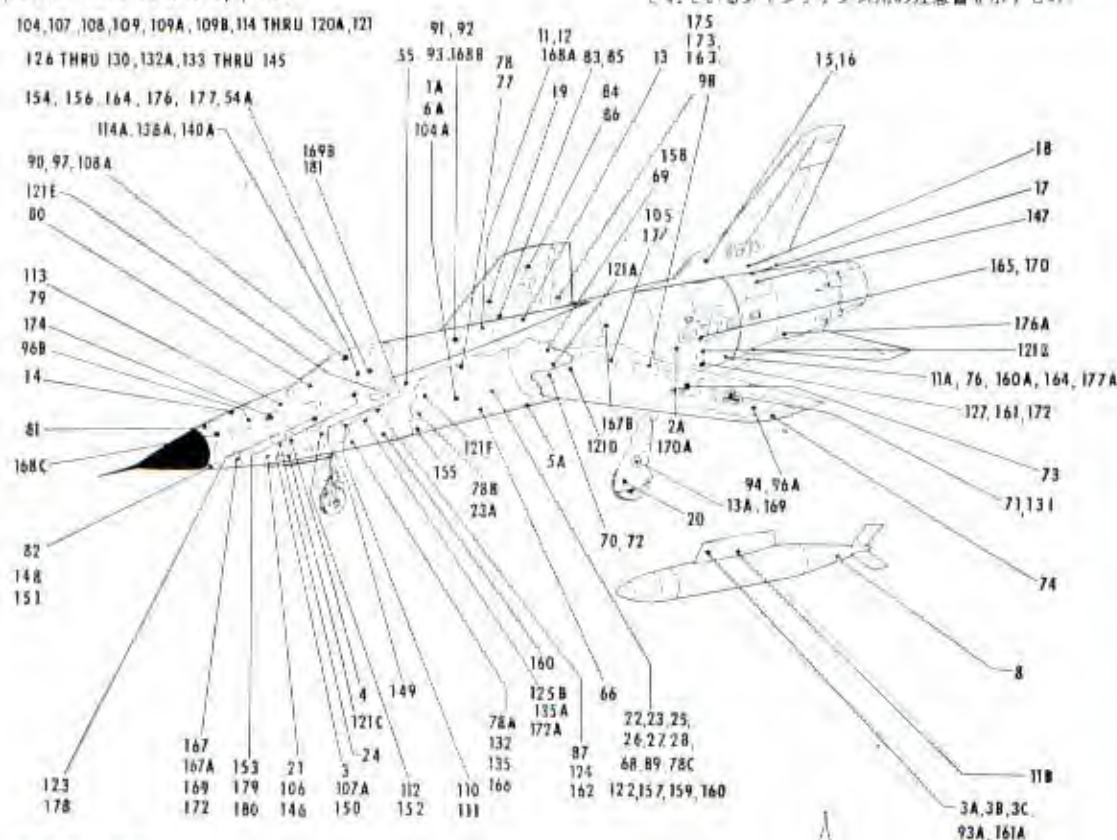
スピード・ブレーキ見取図

①サッカー・ドア，②スピード・ブレーキ，③スピード・ブレーキ・シリンダー，④ホース止め，⑤ナット，⑥ロッキング・ディバイス，⑦U字リンク

水平尾翼見取図

①ブッシング，②ボルト，③クロスビーム，④ビーム取付け部，⑤トレーリング・エッジ，⑥チップ・アッセンブリ，⑦ドア・アッセンブリ，⑧スタビライザー・アッセンブリー

〈F-105D-15-RE(T-Stick II) S/N 61-074 457TFS/301TFW CARSWELL AFB, TEXAS〉
航法システムを充実させたT-Stick IIを唯一装備するAFRES 457TFSの現在の塗装。ラジオ・コール・ナンバー，テイル・コード，テキサス州の地図はすべて白。垂直尾翼の帯は上下に白線付きの赤となっている。また背負いドームと胴体との境目に赤い細帯が縦に走っている。

〈F-105B-20-RE S/N 57-5823 466TFS/508TFG HILL AFB UTAH〉
ANGでF-105Bを装備するニュージャージーANG，108TFW/141TFSが今秋F-4への改変を予定しているため，近い将来最後のB型使用部隊となるAFRES 466TFSの所属機。塗装は流行のオーバーオール・カムフラージュで，国籍記章を含めて文字類もすべて黒で記されている。垂直尾翼の帯は黄。

〈F-105D-15-RE S/N 61-099 465TFS/507TFG TINKER AFB, OKLAHOMA〉
垂直尾翼の帯は，上下を白で縁どった青帯で，テイル・コードとラジオ・コール・ナンバーは白，胴体後部のAFRESの文字は黒となっている。下に示すのは，本機を例にとったテイル・コードおよびラジオ・コール・ナンバーの基本寸法で，単位はすべてinである。

ステンシル／基本塗装

整備用注意書

1A	Aft shell assembly, auxiliary bomb bay tank
2A	Antenna hardware removal, ventral fin
3A-C	Bomb bay rack
4	Camloc fastened equipment
5A	Caution lever release bolt pylon
6A	Cylinder, bomb bay rack
	Explosive bolt warning, arresting hook
7	Gun safety switch
8-10	DELETED
11	Handle position, bomb bay rack sylinder
11A	Hydraulic disconnects instructions
11B	Identification, cartridge and liner, pylon and bomb rack
12	Instruction, bomb bay rack cylinder
13	Jig point, fuselage sta. 418.60
13A	MLG shock strut (mfd by OGB4E)
14-28	Practical Wiring diagram
29	DELETED
30-54A	Practical wiring diagram, cockpit area
55-55A	Practical wiring diagram DC power supply relay box
56-65	DELETED
66-93	Practical wiring diagram
93A	Safety indicator, pylon
94	Spring cartridge assembly, GAM 83 adapter
95-96	DELETED
96A-147	Identification
148	Indicator
149-181	Instruction

A:U.S.AIR FORCE(黒)、B:機体名称、シリアル・ナンバー、燃料搭載(黒)、C:国籍記章(短)、D:国籍記章(短)、E:USAF(黒)、F:ラジオコール・ナンバー(黒)、G:極地塗装(蛍光オレンジ)、H:アンチ・グレア(マット・グリーン)

VOUGHT F4U CORSAIR

ボートF4Uはグラマンf2F/F3Fの後継機として，1938年に設計が開始された単座艦上戦闘機で，当時としては画期的な大馬力エンジン，P&W R-2800-2ダブルワスプ(1,850hp)を装備していた。この高出力を余すことなく性能向上に結びつけるため，ボート社は直径3.99mという大直径プロペラを装備することを決定，主脚柱を長くすることなくこのプロペラを装備するため，あとあと“ベントウイング・モンスター”と呼ばれる所以となった逆ガル翼を採用した。今月のIDグラフでは，このコルセア(サラセン人の海賊)をタイプ別に見ていこう。

100回目の出撃マークを記入するVMF-122のパイロット。機体は“Dis 122”と名付けられたF4U-1D。

↑モデルV166Bとして開発されたXF4U-1(Bu.1443)。1940年5月29日に初飛行、10月には平均時速404mph(650km/h)を記録、400mphを越えた最初の米戦闘機となった。エンジンはR-2800-4、生産数は1機のみ。

→最初の量産型F4U-1。翼内にブローニングM-3 12.7mm機銃4挺を装備、エンジンはR-2800-8(2,000hp)に換装されている。着艦性能不良などにより、758機生産されたF4U-1の多くは陸上基地で使用された。このため、続く2,066機は水滴風防や改良型尾輪を付けるなど着艦性能の改善を計った。この機体をF4U-1A(前ページ写真)と呼ぶ。

↘20mm機関砲4門を主翼に装備したF4U-1C。エンジンは-1A同様2,250hpのR-2800-8Wで、200機生産された。

↓グアム島のオロテ飛行場にラインアップしたMAG-21、VMF-321のF4U-1D。

[Top] The XF4U-1 made its maiden flight on 29 May 1940, and in October recorded an average speed of 404 mph. She was powered by R-2800-4.

[2d from Top] The first production model F4U-1 was armed with four Browning M-3 12.7mm MGs in wings and was powered by R-2800-8.

[3d from Top] The F4U-1C differed from F4U-1A in armament. She was armed with four 20mm M-4 cannons each having 20 rounds and was powered by 2,250hp R-2800-8W. 200 Model Cs were built.

[Bottom] F4U-1Ds from VMF-221, MAG-21 on flight line at Orote Airfield in Guam.

↑CV-13 USSフランクリンを離艦するVF-5のF4U-1D。「D」はドロップタンク装備を意味する尾記号で、内翼パイロンに160Gal.増槽または1,000lb爆弾×2を搭載できた。なお生産数は1,375機。
→CVE-92 USSウィンダム・ベイを離艦するF4U-2。F4U-1を改造、右主翼にAIレーダを装備した夜戦型で、NAF(海軍航空工廠)とVMF(N)-532により、合計34機改造された。
↓エンジンをターボ過給器(J009A)付きのXR-2800-16(C)に換装した試作型XF4U-3。F4U-1およびF-1Aから3機改造されたが、トラブルが多く、結局量産には至らなかった。XR-2800-16(C)の馬力そのものは2,000hpとF4U-1のR-2800-8(B)と大差なかったが、ターボ過給器により30,000ftまでこの馬力を維持できた。

[Top] F4U-1D of VF-5 launches from the deck of CV-13, USS Franklin. Tail letter "D" stood for drop tanks.
[Center] F4U-2 launches from CVE-92, USS Windham Bay. She was a radar-equipped night fighter version of F4U-1.
[Bottom] The XF4U-3 powered by XR-2800-16(C) with turbo supercharger that maintained 2,000hp up to the altitude of 30,000ft. Only three prototypes were built.

↑日本海洋上のCVA-37 USSプリンストンから北朝鮮へ向け出撃するCVG-19のF4U-4。F4U-4はF4U-1を改造したF4U-4XA，XB計3機を原型に，5機の前量産型XF4U-4を経て2,351機生産された。-4は初めてのメジャー・チェンジモデルで，機首のインテイクが増設され，プロペラも4翅になっている。写真の機体は，モデックス200番代がVF-192，300番代がVF-193の所属機で，主内外翼パイロンに500lb爆弾を5発搭載している。1952年9月。
←ホーリーモーゼス5in ロケットと500lb爆弾を搭載しCVA-45アンティータムを離艦するVF-54のF4U-4B。Bという補足記号は英海軍向けを示す場合と，武装強化型を示す場合があるが，F4U-4Bには当初，前者として使用される予定だったが，結局キャンセルされ，主翼にM-3 20mm機関砲4門を装備した武装強化型F4U-4のうち300機程が誕生，最初はF4U-4Cと呼ばれていた機に使用した。
↙NATC(海軍航空テストセンター)で使用していたF4U-5(122162)。-5はエンジンをR-2800-32W(2,450hp)に換装した性能向上型で，外見上-4Bとはカウリングのエアインテイクとキャノピーの形で区別がつく。引渡しは1945年4月からで，第2次大戦には間に合わなかったため，生産数は351機とあまり多くない。

[Top] F4U-4 of CVG-19 launches from the deck of USS Princeton(CVA-37) heading toward targets in North Korea. Improvements on -4 models included 4-bladed prop, chin scoop, and redesigned cockpit.
[Center] F4U-4B of VF-54 armed with "Holy Moses" 5 inch standard high velocity air rockets and 500lb bomb launches from the USS Antietam. Tail letter of "B" stood initially for Royal Navy use but later changed to mean strengthened armament.
[Bottom] The F4U-5(122162) belonged to NATC(Naval Air Test Center). The main external difference from previous versions was the air intake scoops at the 4-8 o'clock positions in the engine cowling. The total of 551 aircraft were built.

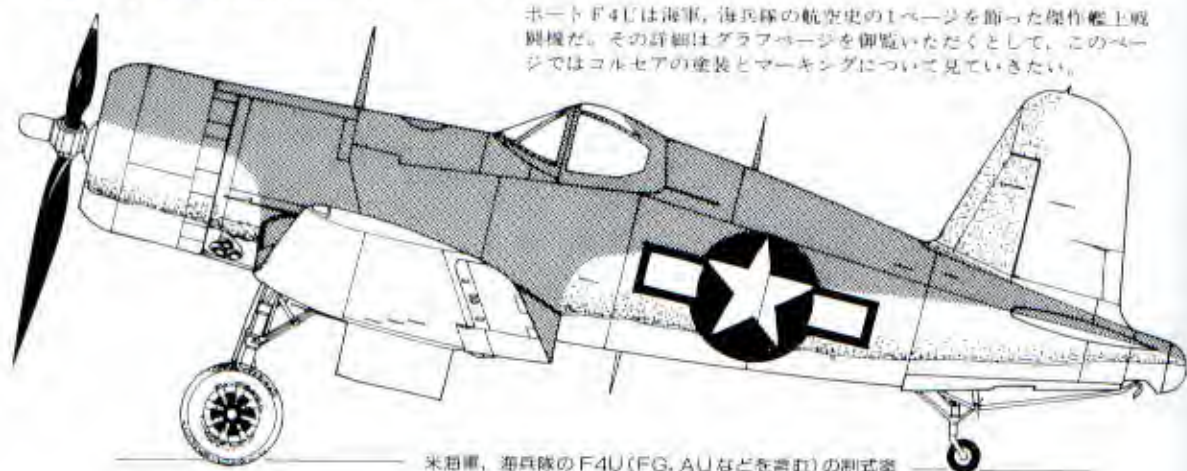
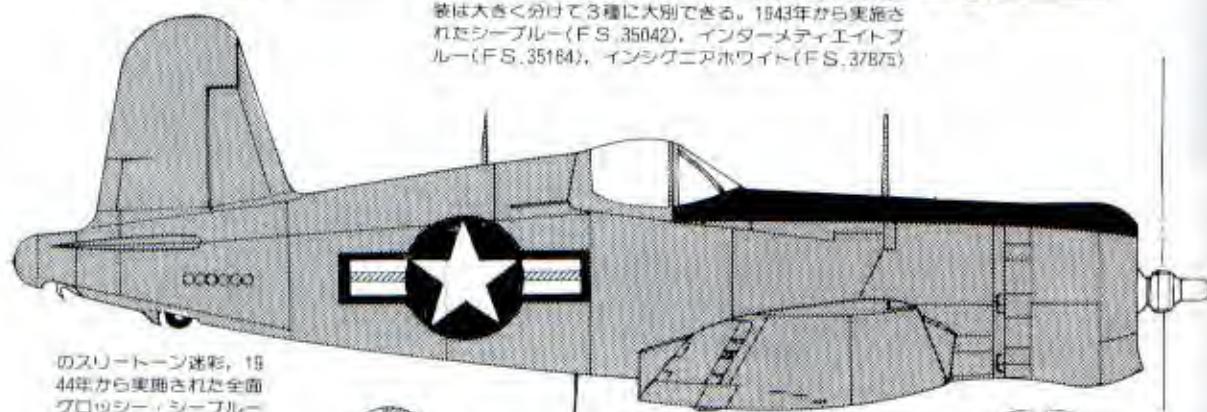
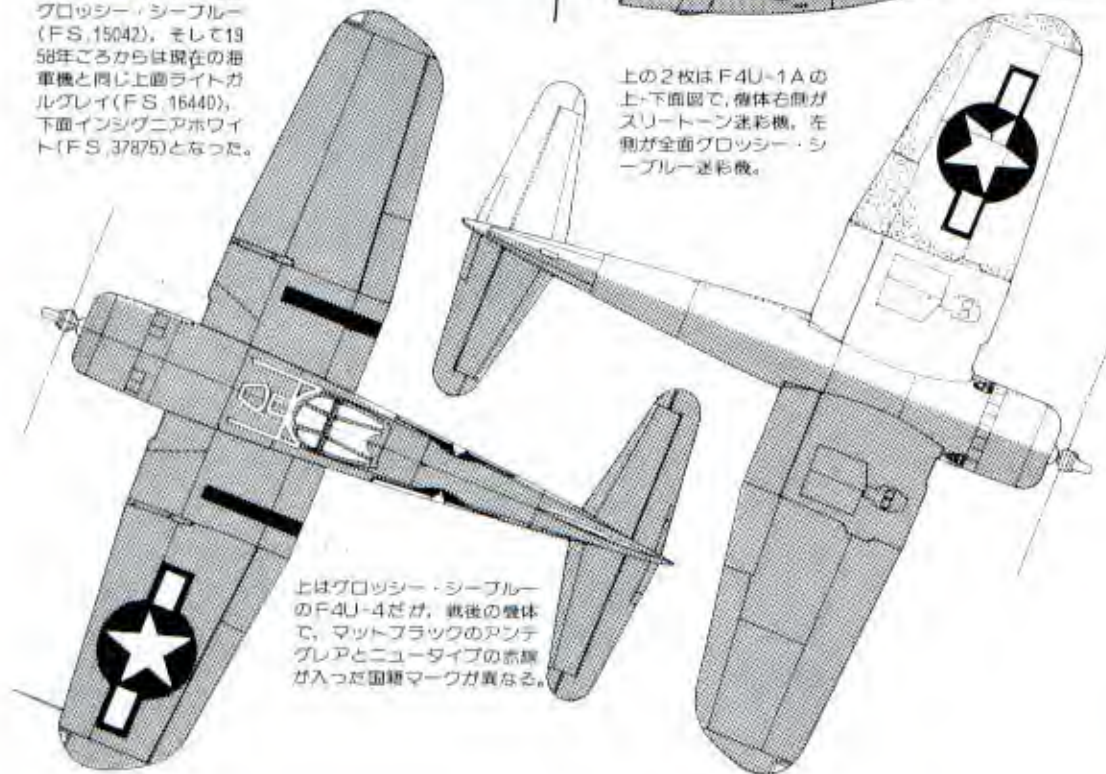
PHOTO U.S. MARINE CORPS
U.S. NAVY
VOUGHT
SMITHONIAN INSTITUTION

↑30機生産された写真偵察型F4U-5P。カメラはS-75ほか。
↗エンジンをR-2800-83WAに換装した対地近接支援機AU-1。111機生産され，大部分が海兵隊に配備された。搭載量は5,200ポンド以上。
↓フランス海軍向けF4U-7。94機生産され全機MDAPで供与された。
↘特攻機に対抗するため試作された低高度高速機。グッドイヤーXF2G-1。FG-1，-1Aから5機改造された。XR4360ワスプメジャー装備。

[Top] The total production of reconnaissance version F4U-5P reached the level of thirty aircraft. The were all equipped with S-75 camera.
[Center] The AU-1 was built especially for the low-level ground-support mission and utilized mainly in Korea by the Marines. Total production 111.
[Bottom Left] F4U-7s provided for French Navy under the MDAP program.
[Bottom Right] The XF2G-1 low-level high-speed prototype built by Goodyear.

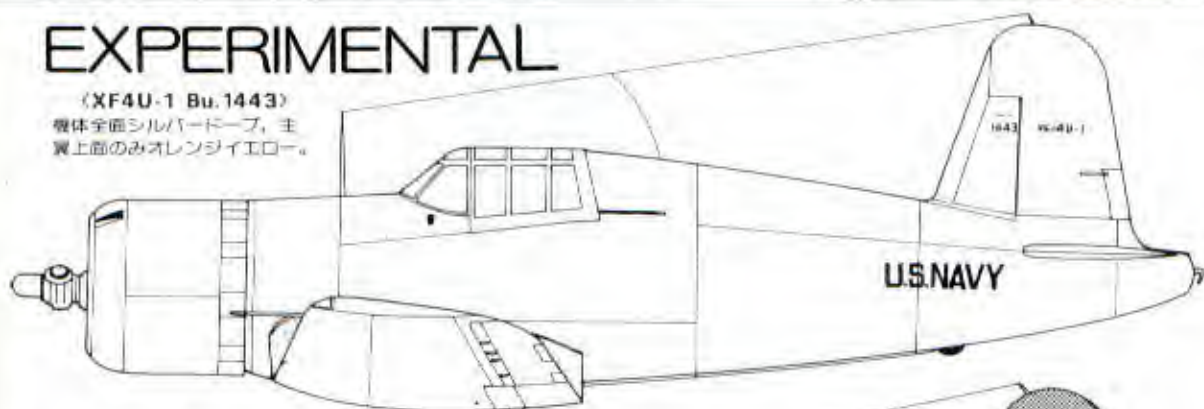
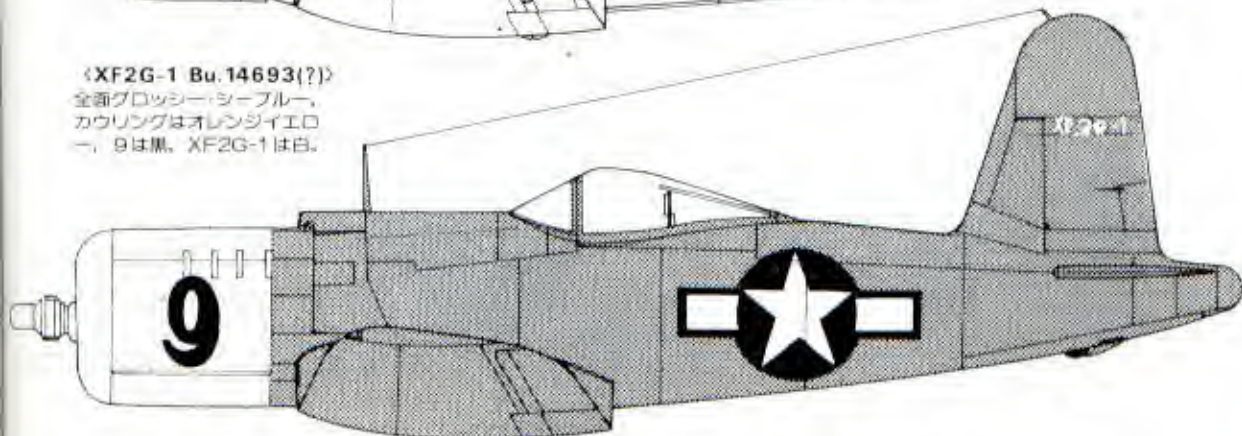
★モデルをグレードアップする基本塗装★

基本塗装とマーキング

ボートF4Uは海軍，海兵隊の航空史の1ページを飾った傑作艦上戦闘機だ。その詳細はグラフページを御覧いただくとして，このページではコルセアの塗装とマーキングについて見ていきたい。

米海軍，海兵隊のF4U（FG, AUなどを含む）の制式塗装は大きく分けて3種に大別できる。1943年から実施されたシーブルー（FS.35042），インターメディエイトブルー（FS.35164），インシグニアホワイト（FS.37875）のスリートーン迷彩，1944年から実施された全面グロッシー・シーブルー（FS.15042），そして1958年ごろからは現在の海軍機と同じ上面ライトガルグレイ（FS.16440），下面インシグニアホワイト（FS.37875）となった。

上の2枚はF4U-1Aの上・下面図で，機体右側がスリートーン迷彩機，左側が全面グロッシー・シーブルー迷彩機。

上はグロッシー・シーブルーのF4U-4だが，戦後の機体で，マットブラックのアンチグレアとニュータイプの赤線が入った国籍マークが異なる。

解　説・平野一存
イラスト・斉藤義示

EXPERIMENTAL

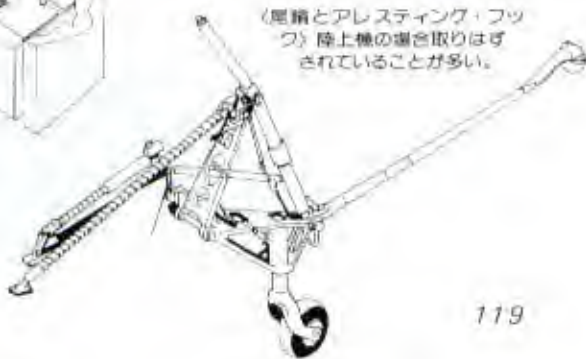
〈XF4U-1 Bu.1443〉
機体全面シルバードープ，主翼上面のみオレンジイエロー。

〈XF2G-1 Bu.14693(?)〉
全面グロッシー・シーブルー，カウリングはオレンジイエロー，9は黒，XF2G-1は白。

CLOSE-UP

〈コクピット〉
①エンジン・コントロール部，②翼コントロール部，③チャート・ボード，④ガン・コントロール部，⑤MK8ガン・サイト，⑥速度計，⑦水平儀，⑧ロケット・コントロール部，⑨旋回傾斜計，⑩エンジン回転計，⑪無線器コントロール部，⑫サーキット・ブレーカー，⑬ベンチレーター，⑭操縦桿，

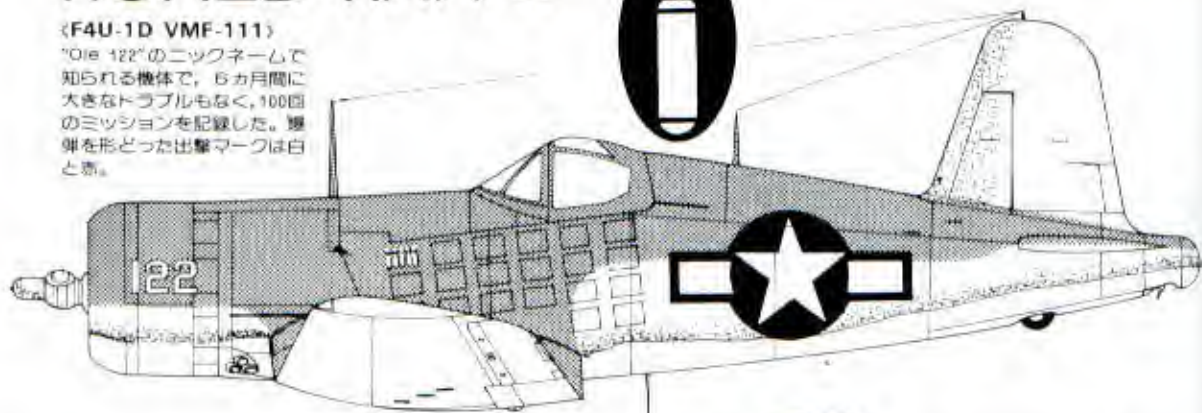
〈ブリュスター・ボムラック〉1,000lb爆弾とVMF-111などが現地で製作したボムラック。

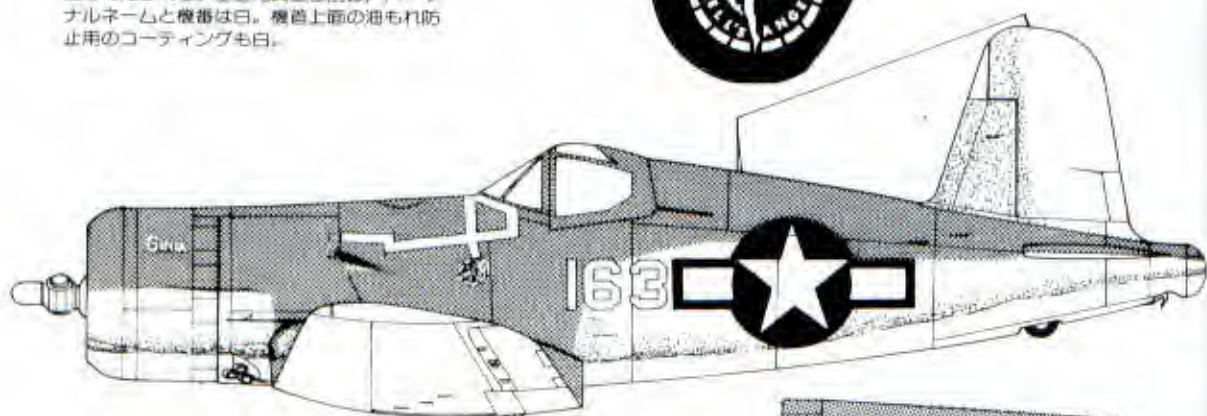
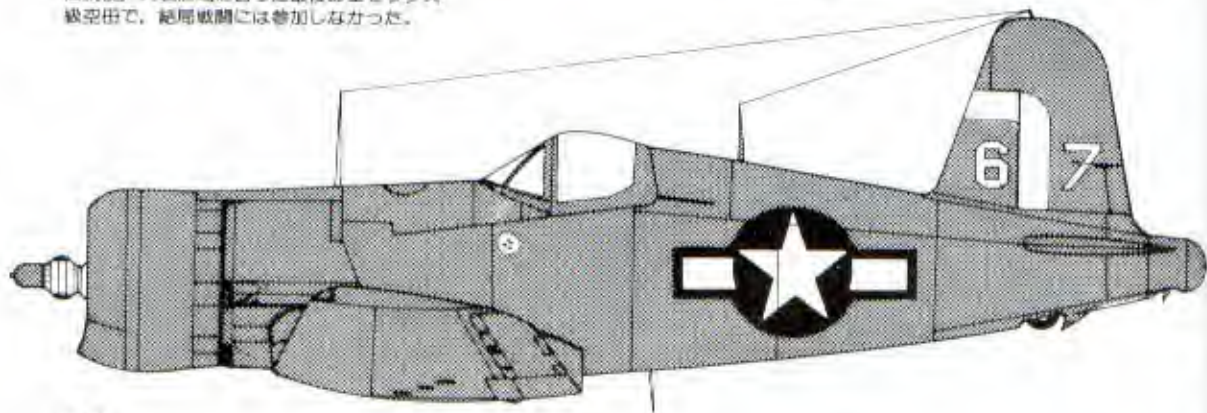
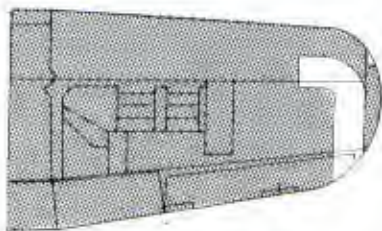
〈主脚〉87°回転して後方に引込む。タイア径は32×8in。パターンは図のタイプが一般的。

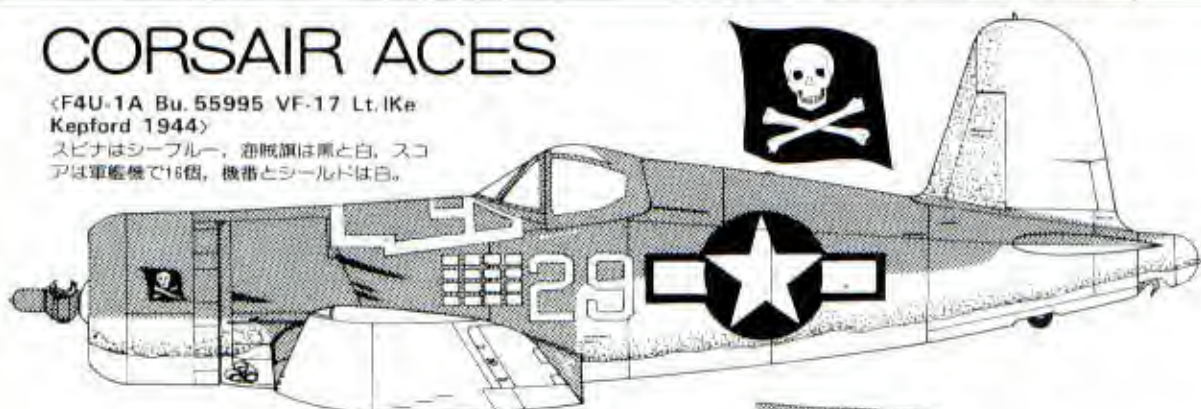
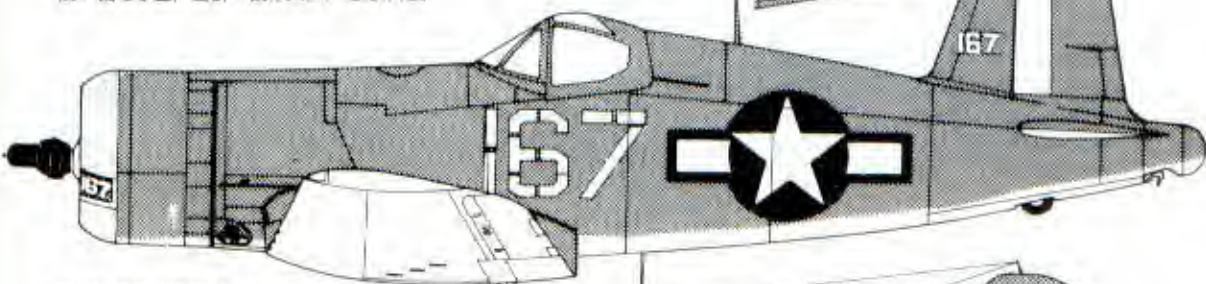
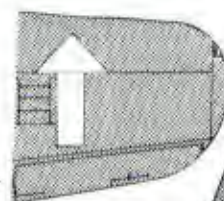
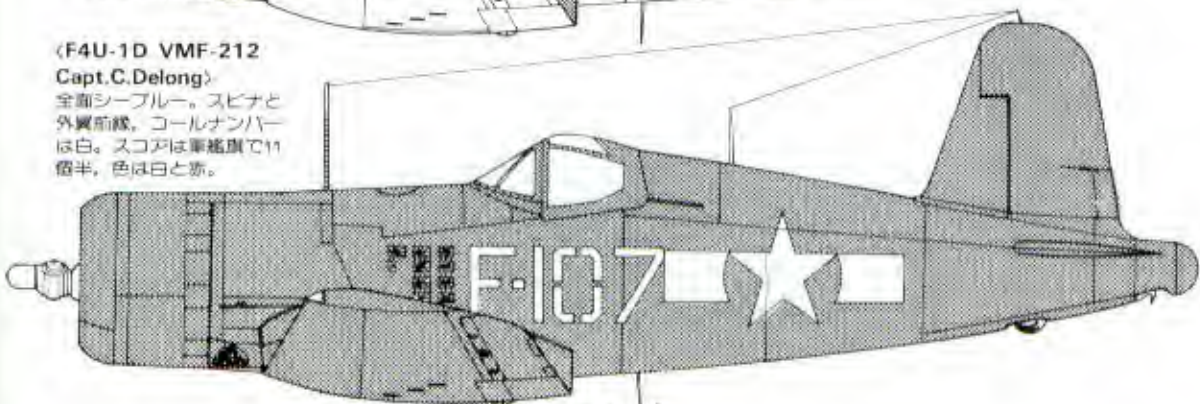
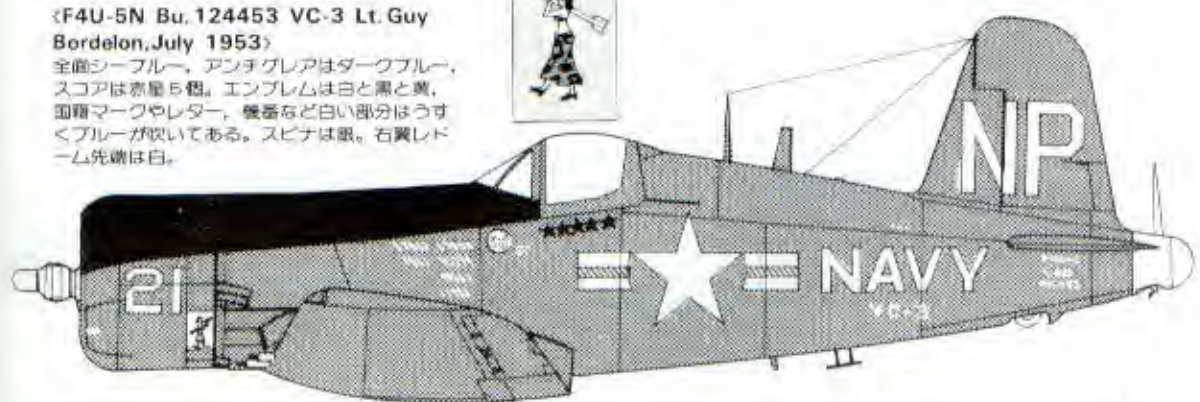
〈尾輪とアレスティング・フック〉陸上機の場合取りはずされていることが多い。

〈プロペラ・ブレード〉ハミルトン・スタンダードのマークは赤と白，先端は黄。

Vought F4U Corsair

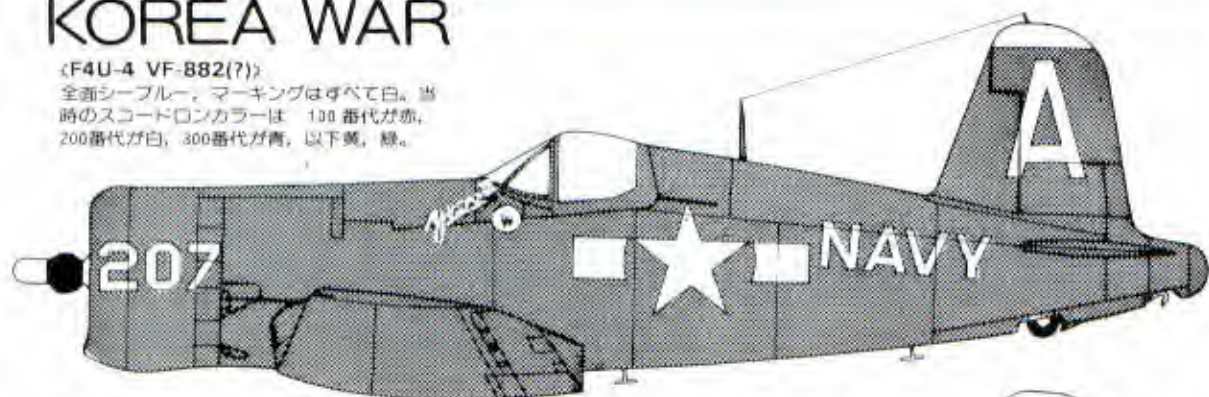
WORLD WAR II

〈F4U-1D VMF-111〉
"Ole 122"のニックネームで知られる機体で，6ヵ月間に大きなトラブルもなく，100回のミッションを記録した。爆弾を形どった出撃マークは白と赤。

〈F4U-1A Bu. 50163(?) VMF-321
MAG-21の指揮のもとにグアム島のオロテ飛行場に展開した飛行隊で，"Hell's Angels"の愛称で知られる。垂直尾翼上部前縁，パーソナルネームと機番は白。機首上面の油もれ防止用のコーティングも白。

〈VMF-321のエンブレム〉
妖精は肌色，リングと翼，被線のフチ，そして愛称は白。

〈F4U-4 VFB-150 CV-39 1945
CV-39，USSレイク・チャンプレインに搭載されていたF4U-4で，スピナはシーブルー，エンブレムと機番，CV-39所属機を表わす逆L字型のマーキング（左主翼上面にもある）も白。レイク・キャンプレインはこの年6月に就役，大戦に間に合った最後のエセックス級空母で，結局戦闘には参加しなかった。

CORSAIR ACES

〈F4U-1A Bu. 55995 VF-17 Lt. Ike Kepford 1944〉
スピナはシーブルー，海賊旗は黒と白，スコアは軍艦旗で16個，機番とシールドは白。

〈F4U-1D VF-84 Lt. Cdr. Roger Hedrick CV-17, Feb. 1945〉
スピナはシーブルー，機番とUSSバンカー・ヒルを表す矢印は白。カウリング前縁は黄。同少佐はこの日のミッションで零戦１機，疾風２機を撃墜，合計12機のスコアをあげた。

〈F4U-1D VMF-212 Capt.C.Delong〉
全面シーブルー。スピナと外翼前縁，コールナンバーは白。スコアは軍艦旗で11個半，色は白と赤。

〈F4U-5N Bu. 124453 VC-3 Lt. Guy Bordelon, July 1953〉
全面シーブルー，アンチグレアはダークブルー，スコアは赤星５個。エンブレムは白と黒と黄，国籍マークやレター，機番など白い部分はうすくブルーが吹いてある。スピナは銀。右翼レドーム先端は白。

Vought F4U Corsair

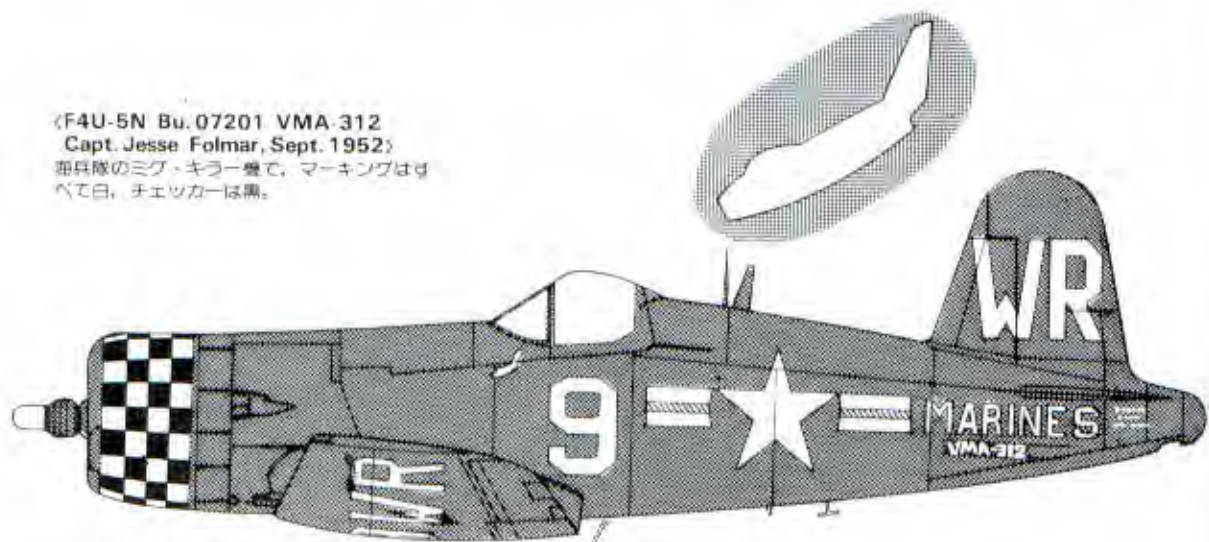
KOREA WAR

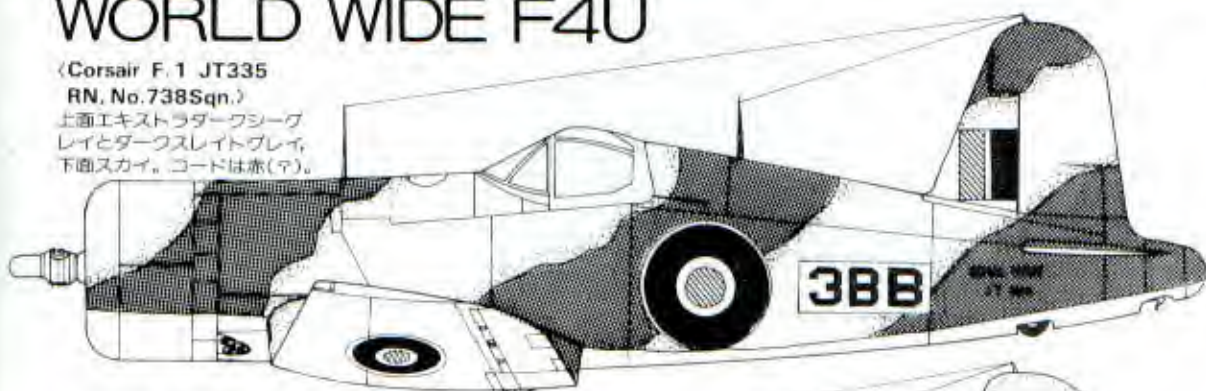
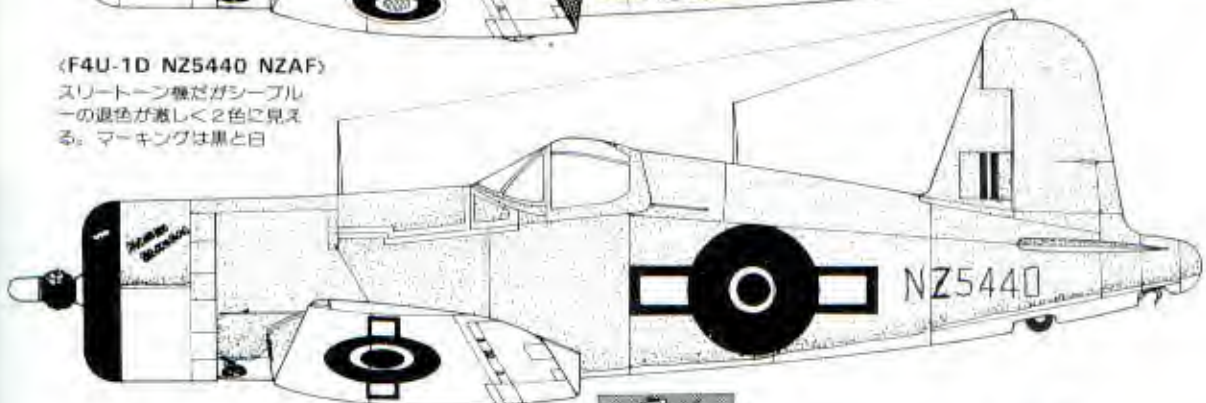
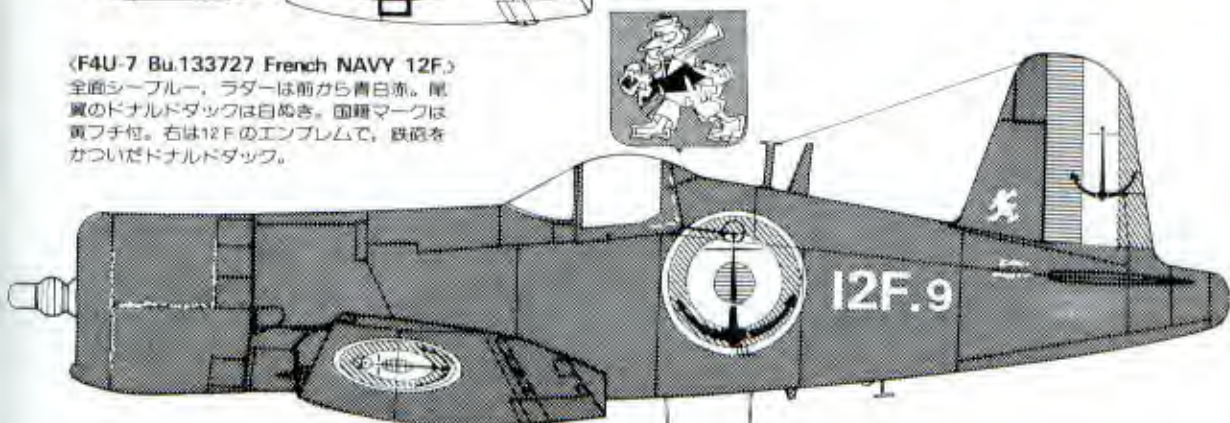
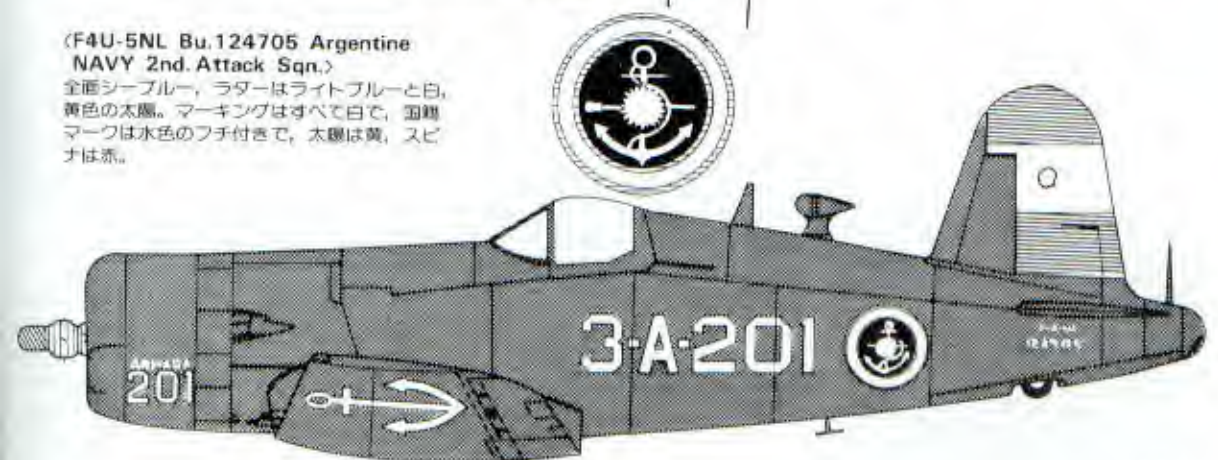
〈F4U-4 VF-882(?)〉
全面シーブルー，マーキングはすべて白。当時のスコードロンカラーは 100番代が赤，200番代が白，300番代が青，以下黄，緑。

〈F4U-4 Bu.81673 VF-821 July 1951〉
全面シーブルー，スピナとテイル，フィンの先端，機番，テイルードも白。

〈Gシンボル 1945年～〉
SC……サラトガ(3)
M……エンタープライズ(6)
RR……ヨークタウン(10)
S……ホーネット(12)
V……タイコンデロガ(14)
H……レキシントン(16)
X……ワスプ(18)
TT……ベニントン(20)
Z……シャングリ・ラ(38)
L……ランドルフ(15)
U……ハンコック(19)
Q……ミッドウェイ(41)

〈空母航空群コード 1947～〉
A……CVG-15
B……CVG-19
C……CVBG-5(CVG-6)
F……CVBG-3(CVG-4)
K……CVG-3
L……CVG-7
M……CVBG-1(CVG-2)
P……CVG-13
PS(D)……CVG-9
R……CVG-17
S……CVG-5
SA……CVLG-1
T……CVG-1
V……CVG-11
( )内は1946年から

〈ベースコード 1947～1950〉
B……アトランタ
C……コロンバス
D……ダラス
E……ミネアポリス
F……オークランド
H……マイアミ
F……ジャクソンビル
L……ロス・アラミトス
M……メンフィス
P……デンバー
R……ニューヨーク
S……ノーフォーク
T……シアトル
U……セントルイス
V……グレンビュー
W……ウィローグローブ
X……ニューオーリンズ
Z……サウス・ウェイマス

〈F4U-5N Bu.07201 VMA-312 Capt. Jesse Folmar, Sept. 1952〉
海兵隊のミグ・キラー機で，マーキングはすべて白，チェッカーは黒。

WORLD WIDE F4U

〈Corsair F.1 JT335 RN. No.738Sqn.〉
上面エキストラダークシーグレイとダークスレイトグレイ，下面スカイ。コードは赤(?)。

〈F4U-1D NZ5440 NZAF〉
スリートーン機だがシーブルーの退色が激しく２色に見える。マーキングは黒と白

〈F4U-7 Bu.133727 French NAVY 12F.〉
全面シーブルー，ラダーは前から青白赤。尾翼のドナルドダックは白抜き。国籍マークは黄フチ付。右は12Fのエンブレムで，鉄砲をかついだドナルドダック。

〈F4U-5NL Bu.124705 Argentine NAVY 2nd. Attack Sqn.〉
全面シーブルー，ラダーはライトブルーと白，黄色の太陽。マーキングはすべて白で，国籍マークは水色のフチ付きで，太陽は黄，スピナは赤。

三菱96式陸上攻撃機
MITSUBISHI G3M Type 96 Attack-Bomber "Nell"

大正11年に成立したワシントン軍縮条約の結果，海軍は保有艦艇に大幅な（主力艦で対米比6割）制限を受けることになった。補助艦艇によりその穴うめをしようという海軍の目論見は，その補助艦艇にまで制限を加えた昭和5年のロンドン条約によりもろくも打ち砕かれる。そのような国防上の不安が増大した時代（「戦艦か飛行機か？」と言われた時代でもあった）に96陸攻の構想が生まれる。海軍が各メーカーに求めた性能は高速度，長距離航続力で，三菱はその要求に対し，応力外皮，全金属モノコック構造，低翼単葉，引込み脚を持つ近代的な双発機をもって答えた。

試作8試特殊偵察機（カ-9）と名付けられた本庄技師の手になる機体は，昭和9年4月に完成，偵察機の名称は付けられてはいたが，実質的には長距離陸上攻撃機開発のための研究機で，翌10年6月には実用試作型の9試中型陸上攻撃機（カ-15）が完成した。合計21機生産された9試陸攻には，応急配置により甲案型，丙案型があり，1年におよぶテストの結果，ソリッド・ノーズの甲案型を量産することとなり，11年6月，96式中型陸上攻撃機として制式採用された。これが，世界初の戦略爆撃機として，航空史に特筆すべき銘献の傑作機，"中攻"栄光の時代の幕開けであった。

↑機首に透明銃座を持ち，偵察員席を配置した9試陸攻丙案型。前方視界がよく，敵戦闘機に対する死角の少ない丙案だが，機長と操縦員との連絡などに難点があり，結局甲案が採用された。
←美幌航空隊の96陸攻21型。9試陸攻21機に続き35機生産されたのが金星3型エンジンを装備した11型で，続く56号機以降はエンジンを金星41ないしは42型に換装，200機を越える機体となった。
↓離陸滑走中の21型。11/21型は円筒形の引込み式銃座を採用，7.7mm機銃3挺を装備している。
↓海軍予備役民間人による中東方面訪問飛行を行なった，大日本航空の"そよかぜ"（J-BEOA），21型の武装を撤去した旅客型で，海軍も96式輸送機（L3Y-1）として少数機使用した。民間型96陸攻の中で，最も有名な機体は毎日新聞社の世界一周機"ニッポン"号（J-BACI）で，1939年8月26日から10月20日にかけてこの著名な訪問飛行は行なわれた。なお旅客数は8名。

↑胴体下に250㎏爆弾を搭載した美幌空の21型。96陸攻はそのスマートな胴体ゆえ、爆弾倉を設けることができず、爆弾架を装備し、60㎏爆弾なら12発、250㎏爆弾だと2発、500㎏ないしは800㎏爆弾ならば1発搭載できた。美幌空は北海道で編成された部隊だが、中国、インドシナ、マレーシアなどを転戦し、マレー沖海戦で名をあげた。

↓対艦爆撃訓練中の96陸攻22型。96陸攻のあげた数々の戦果の中で、特に注目に値するものは、昭和16年12月、英海軍の不沈戦艦、プリンス・オブ・ウェールズとレパルスを撃沈したマレー沖海戦であろう。

MITSUBISHI G3M TYPE 96 ATTACK BOMBER "Nell" made its combat debut in July 1935, when a fleet of bombers crossed East China Sea from bases in Taiwan and Japanese mainland to attack strategic targets in mainland China. This was the first strategic transoceanic bombing raids in the history of air warfare. In December 1941, Type 96 attack bombers played leading part in sinking of HMS Prince of Wales and Repulse off east coast of Malaya. After 1943 the bombers were relegated to secondary roles such as crew-trainer and transport. Total production including all Marks were 1,048 aircraft.

↑250kg爆弾を抱え洋上飛行する美幌空の22型。マレー沖海戦とともに96陸攻の名を世界的なものにした作戦に中国大陸への渡洋遠距離爆撃があげられる。当時の中国は抗日運動に明け暮れており、盧溝橋事件をきっかけに始まった日華事変に対して、中国本土に基地を持たない海軍は、台湾や済州島、大村などを基地に重慶、南昌、杭州をはじめとして、多くの戦略目標に対して渡洋遠距離爆撃を敢行した。

➡終戦後、厚木基地で捕獲された横須賀航空隊の96陸攻23型。22型と同じく、胴体後部をリファインし、銃座をブリスター型とした機体で、中島製。人員輸送に使用された。

➘これも同じく横空の23型。

Prototype Ka-9, disguised as Type 8 Experimental Recon, rolled out in April 1934. Actually it was designed and developed as a long range attacker, and in June 1935 improved prototype Ka-15 rolled out. Ka-15 was designated Type 9 Experimental Medium Land-based Attacker, and a total production reached 21, divided in glazed or solid nose. After a year of test the solid nose version had been chosen in the production models. The Attackers had been armed with one flexible 20mm cannon, three 7.7mm machineguns, and max bomb load of 1,764 lb. or one torpedo.